

Revista

EDICIÓN #6 AÑO 2018

ALSUM

IMPACTO DE LAS
CATÁSTROFES NATURALES
EN EL MERCADO ASEGURADOR

¿FINAL DEL CICLO BLANDO?


NAVEGANDO
EN EL PUERTO
DE MIAMI


CLAVES DE LA OFERTA
Y LA DEMANDA
EN LA EVOLUCIÓN
DEL SEGURO DE TRANSPORTE



EDITORIAL ALSUM

Director General
Leonardo Umaña
lumana@alsum.co

Comité Editorial
Leonardo Morales - Helvetia
Maria Fernanda Alonso - Swiss Re
Roxana Rios - Atlas México
Jose Manuel Castillo - Mapfre
Global Risks

Gerente editorial
Ivan Huertas
ivan.huertas@alsum.co

Gerente comercial
Juan Manuel Avella
juan.avella@alsum.co

Asistente Administrativa
Ana Maria Cely
ana.cely@alsum.co

Asistente Editorial
Aisha Benshimol
aisha.benshimol@alsum.co

Diseño gráfico
Alí Díaz
ali.diaz@alsum.co

Impresión
Alen Impresores Ltda.
Teléfono: + 57 1 3100425
Dirección: Cra 26 No. 63 A - 22
comercial@alenimpresores.com
Bogotá, Colombia

DERECHOS MUNDIALES RESERVADOS

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

ALSUM

Contacto

Twitter: @alsumtt
Teléfono: +57 1 4913257
Dirección: Calle 116 N° 55C 40 Of 1401
Bogotá, Colombia
www.alsum.co

Febrero 2018

JUNTA DIRECTIVA

XAVIER PAZMIÑO
Chubb (Presidente)

ERIKA SCHOCH
Swiss Re (Vicepresidenta)

ARTURO POSADA
Liberty International Underwriters

SECRETARIO GENERAL LEONARDO UMAÑA

COMITÉ TÉCNICO DE CARGA Y PREVENCIÓN DE PÉRDIDAS

ADRIANA GRILLO
L&L Asesores

AXEL TRAUTENMILER
Starr Companies

JORGE BELTRÁN RENDÓN
La Previsora Seguros

JOSE LUIS ANSELM
AssistCargo

JOSEFA DÍAZ BONILLA
Mapfre

JOSÉ MANUEL CASTILLO
Mapfre Global Risks

JUAN MANUEL CONTRERA
La Holando Suramericana

MAURICIO DE LA GUARDIA
Internacional de Seguros

JUAN CARLOS MARTÍNEZ
CRM

JUAN CARLOS SALCEDO
Liberty Mutual

LEONARDO MORALES
Helvetia (Presidente)

MARÍA FERNANDA ALONSO
Swiss Re (Vicepresidenta)

MARY CARMEN SERRACÍN
Internacional de Seguros

MICHAEL YEATS
Munich Re

ROXANA RÍOS
Seguros Atlas

SALVATORE LOMBARDI JR.
Argo Seguros

MICHAEL YEATS
Munich Re

MIGUEL VELÁSQUEZ
Hannover Re

REINALDO TOVAR
Provincial Re

SALVATORE LOMBARDI JR.
Argo Seguros

SAMUEL MARKOV
ARM Services

COMITÉ TÉCNICO DE CASCOS Y RESPONSABILIDADES MARÍTIMAS

ALEJANDRO GOLDBAUM
Seguros La Unión

ALFREDO HERNÁNDEZ
Mapfre

ARTURO POSADA
Liberty Mutual

EDWARD BENAVIDES
GuyCarpenter

EFRAÍN SORA
Navigators (Vicepresidente)

GUSTAVO YUSTI
ALS Admiralty Services

HENRIQUE CABRAL
Munich Re

JAMES GARCÍA
Sura

JONATHAN SPENCER
The Spencer Company

JUAN GUILLERMO HINCAPIÉ
Hincapié & Molina

MARISELA BLANCO
Provincial Re

NEIL BATH
Willis Towers Watson

ROSA MORÁN
Swiss Re

ROXANA RÍOS
Seguros Atlas (Presidenta)

MIEMBROS DE ALSUM

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

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

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

ASOCIADOS ALSUM

ABACO ADJUSTERS
ALS ADMIRALTY SERVICES S.A.
AON BENFIELD COLOMBIA
AON BENFIELD PERÚ
AQUAMERCANTILE INTERNATIONAL INC.
ARM SERVICES
ASSIST CARGO
ATLANTIC REINSURANCE BROKERS CORP.
BAAL NAK REINSURANCE CONSULTANTS LLC
CRM - Cargo Risk Management
CRAWFORD LIQUIDADORES DE SEGUROS LTDA.
GRUPO DET
GUY CARPENTER

HERRERA DKP
HINCAPIÉ & MOLINA
HUDSON LTDA.
INNOVA RE
IME - International Maritime Experts
J. CORREA & ABOGADOS
JLT GROUP
J.R. RODRIGUEZ & ASOCIADOS
LA GERENCIA DE RIESGOS
LOGÍSTICA Y LEYES CONSULTORIAS S.A.S.
LLOYD'S AGENCY
MAIO LEGAL
MARCONSULT

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

CON APOYO DE

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

Editorial

La cuarta revolución industrial y su impacto en el seguro marítimo

PÁG. 4

Panorama



Guía de buenas prácticas y gestión del riesgo para la habilitación de contenedores refrigerados para el transporte de carga general

PÁG. 6

Invitado

Aseguramiento de la responsabilidad civil en almacenes portuarios: Visión del propietario/cliente

PÁG. 9

Puertos de Latinoamérica

Navegando en el puerto de Miami
El portal de las Américas

PÁG. 13

Artículo Principal

Impacto de las catástrofes naturales en el mercado asegurador: ¿final del ciclo blando?

PÁG. 18

Comité Técnico de Carga

Suscripción y Loss Control en carga extra dimensionada

PÁG. 25

Comité Técnico de Cascos

El seguro de embarcaciones y buques en Argentina

PÁG. 29

Comité Técnico de Cascos

Cobertura Wavelength para puertos: un aporte de Lloyd's a la estandarización

PÁG. 35

Perspectiva

Claves de la oferta y la demanda en la evolución en la evolución del seguro de transportes

PÁG. 38

Brújula ALSUM

PÁG. 42

ABC

Licuefacción de la carga, una preocupación constante

PÁG. 43

Eventos ALSUM

Foros ALSUM 2017
y Congreso 2018

PÁG. 47

Cargo Handbook



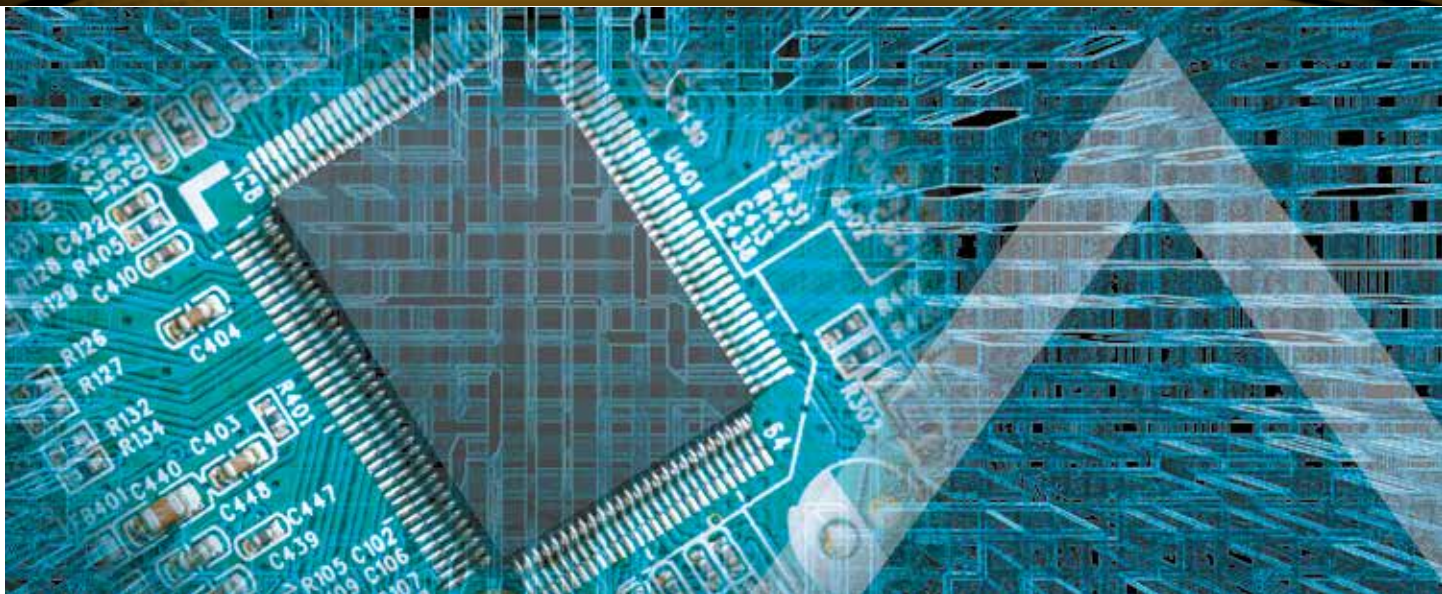
Graneles limpios: cereales

PÁG. 51

Directorio

PÁG. 56

LA CUARTA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL Y SU IMPACTO EN EL SEGURO MARÍTIMO



El economista e ingeniero alemán Klaus Schwab fue quien acuñó el término. Para el fundador y actual presidente ejecutivo del Foro Económico Mundial, la cuarta revolución industrial se refiere a los avances en inteligencia artificial, robótica, internet de las cosas, vehículos autónomos, impresión 3D, nanotecnología, biotecnología, ciencia de materiales, almacenamiento de energía y computación cuántica, que están redefiniendo industrias enteras y creando desde cero otras nuevas.

Es una revolución porque supone un cambio fundamental del modo en que vivimos, trabajamos y nos relacionamos. Y es la cuarta ya que le anteceden otros hitos disruptivos históricos: la mecanización de la producción textil, que fue posible gracias a la invención de la máquina de vapor y que propició la urbanización; la educación universal y la agricultura mecanizada; la electrificación y la producción en masa, que introdujo nuevas formas de trabajo y clases sociales; y la tecnología digital y las telecomunicaciones, que durante los últimos 50 años han conectado el planeta reduciendo el tiempo y el espacio.

El seguro marítimo no es ajeno al impacto de la cuarta revolución industrial, al contrario; la naturaleza del riesgo, presente en el desempeño de las industrias que protege este seguro, está mu-

tando como consecuencia de las nuevas tecnologías.

En la industria logística, el riesgo inherente al transporte, la manipulación y el almacenamiento de la carga se viene transformando. Con respecto al hurto o robo de carga, los sistemas de trazabilidad, los algoritmos de proyección de vulnerabilidades, los dispositivos de intervención remota (internet de las cosas) y los sensores biométricos para verificación de identidad son algunos ejemplos. Y a futuro, la tecnología facilitará algunas cuestiones e impondrá desafíos en otras: drones con alto almacenamiento de energía podrán escoltar mercancías de alto valor, pero también existirán vehículos autónomos que podrán ser hackeados hasta conducirlos a la bodega de un ladrón.

Con respecto a las averías o daños a la carga, la automatización y la inteligencia artificial ya permiten que pequeños robots distribuyan la carga dentro de grandes complejos de almacenamiento y, en el futuro cercano, las grúas y los montacargas estarán completamente computarizados, lo que no es un tema menor si se tiene en cuenta que el factor humano es el responsable de la mayoría de los daños a la carga. En pocos años, los suscriptores y evaluadores de riesgo tendrán que prepararse para auditar el logaritmo de pro-

gramación de los robots que estibarán la carga, en lugar de indagar por la capacitación de los montacarguistas.

El desarrollo de nuevas fibras y empaques, así como la nanotecnología y la biotecnología permitirán extender la vida útil de bienes perecederos o protegerlos sin necesidad de refrigeración eléctrica.

En la industria naviera, los barcos sin tripulación, los nuevos sistemas de propulsión y los nuevos materiales de construcción influirán en el riesgo aceptado por el seguro de cascos, como también la posibilidad de que los piratas ya no tengan que abordar la embarcación; bastará con hackear el itinerario de viaje desde cualquier rincón del mundo.

En la industria portuaria, las grúas automatizadas, los patios de contenedores inteligentes, los contenedores plegables y el control de puertas automatizado que utilizan el reconocimiento óptico de camiones (como funciona el puerto de Liverpool, en Inglaterra) seguirán influyendo en la sus-

cripción de pólizas de responsabilidad marítima.

Capítulo aparte merece el estudio del proveedor de información financiera Bloomberg, el cual proyecta que la inevitable sofisticación de la inteligencia artificial terminará desplazando a muchas profesiones, entre ellas a la de suscriptor de seguros. Un vaticinio bastante polémico que de entrada tiene el sesgo de no diferenciar la suscripción de seguros masivos de la de seguros corporativos especializados. De cualquier forma, reza el viejo adagio que la suscripción de marítimo es un arte y no una ciencia, lo que muchos suscriptores senior han defendido tras décadas de exitosa carrera. Amanecerá y veremos.

Conscientes del desafío que impone la cuarta revolución industrial a la suscripción del seguro marítimo, en ALSUM incluiremos este tópico de forma recurrente en nuestras diversas plataformas de información y capacitación, en especial en el VI Congreso Latinoamericano de Suscriptores Marítimos que este año tendrá lugar en octubre, en la emblemática ciudad de Buenos Aires.

AFILIADOS ALSUM



GUÍA DE BUENAS PRÁCTICAS Y GESTIÓN DEL RIESGO PARA LA HABILITACIÓN DE CONTENEDORES REFRIGERADOS PARA EL TRANSPORTE DE CARGA GENERAL



La demanda de carga del sector transporte superó en el primer semestre del año 2010 los niveles normales, lo cual provocó una alarmante escasez de contenedores y aumentó significativamente los costos. Esta situación llevó a que muchos importadores y exportadores necesitaran soluciones alternativas para resolver el conflicto generado.

Para contrarrestar la falta de contenedores de carga seca, una solución efectiva fue la utilización de los NOR (Non Operating Reefer), los cuales son contenedores refrigerados que no son co-

nectados a una fuente de energía y, por lo tanto, pueden ser muy útiles para transportar mercancía, aprovechando al máximo las bondades de sus dimensiones y permitiendo el transporte de carga adicional en rutas comerciales que son altamente concurridas. De esta manera, se minimizan los costos de reposicionamiento en vacío, ya sea en un tramo de retorno o para reubicar el equipo sin operar la maquinaria de refrigeración.

Maersk Line, una de las principales navieras del mundo, fue una de las pioneras en poner a disposición los contenedores refrigerados e informó

que estos contenedores NOR tienen un costo menor, entre el 10 % y el 20 %, que un contenedor seco, sobre el flete normal negociado, dependiendo claro está de la ruta en la cual vaya a ser utilizado. La empresa aclaró, no obstante, que estas tarifas no son fijas.

DEBIDO A LAS CARACTERÍSTICAS PARTICULARES DE LOS CONTENEDORES REFRIGERADOS, SE DEBE TENER UN MANEJO DISTINTO A LA HORA DE EMBALAR, PARA DE ESTA FORMA PROTEGER TANTO EL CONTENEDOR COMO LA CARGA.

En relación con este tema, dos importantes organismos de la industria de contenedores han publicado una guía de buenas prácticas para aquellos que buscan utilizar contenedores refrigerados en un modo no operativo, para esos productos que no requieren control de temperatura.

La Asociación de Propietarios de Contenedores (COA, por su denominación en inglés) y el Sistema de Notificación de Incidentes de Carga (CINS, por su sigla en inglés), con el apoyo de la aseguradora de transporte y afines TT Club, han desarrollado pautas que brindan asesoramiento exhaustivo sobre los riesgos involucrados y corrigen el embalaje para la protección de la carga y del contenedor.

El nuevo documento publicado en agosto de 2017 y titulado "The guidelines for the carriage or cargo in non-operating reefer containers" ("Guía de buenas prácticas y gestión del riesgo para la habilitación de contenedores reefer para el transporte de carga general") describe el manejo de NOR y las diferencias de diseño entre un contenedor frigorífico y una unidad de uso general regular.

Los contenedores refrigerados, cuyas medidas son de 20'y 40', están equipados con una unidad de refrigeración, la cual va conectada a un enchufe eléctrico en el barco o en la terminal portuaria. Algunos contenedores refrigerados incluso tienen su propio set generador a diésel. Estos con su propio generador son muy versátiles

y pueden moverse largas distancias, por tren o camión. Son, sin embargo, mucho más costosos para fabricarlos por su complejo diseño.

Así mismo, deben satisfacer estándares de higiene ya que su principal carga son bienes que deben estar a una temperatura constante o bajo cero en todo el trayecto, como frutas frescas, pescado, carne o productos lácteos.

Deben también tener un control preciso de la temperatura y el flujo de aire, dentro de los parámetros técnicos especializados.

Los materiales de construcción internos son mucho más delicados, menos robustos y por esto tienen puntos vulnerables, lo cual puede causar daños a su estructura si las técnicas de empaquetado no se ajustan.

En cambio, los contenedores de uso general (General Purpose, GP) de 20' o 40' de largo, 8' de ancho y 8,6' de alto, son construidos en acero, algunos tienen paneles hechos de aluminio para reducir su peso, o en fibra de vidrio reforzada con madera contrachapada. Estos contenedores tienen solamente puertas en un solo extremo.

En estos contenedores normalmente se transporta todo tipo de carga, en general seca, como: ropa, repuestos, electrónicos, etc.

Otra de las cuestiones por considerar, con respecto a las características de un contenedor refrigerado, es la planificación de la distribución apropiada de la carga. El empacador debe tener en cuenta la distribución del peso pesado frontal en el contenedor de la maquinaria de refrigeración. Las superficies metálicas sin pintar son susceptibles a la corrosión causada por la carga y por procesos de limpieza inadecuados.

Las pautas también presentan recomendaciones y consejos de seguridad a la hora de la aprobación de carga NOR, ya que resulta esencial que el operador del contenedor evalúe cuidadosamente las características de toda carga NOR, antes de aceptar una reserva.

Incluye también un listado no exhaustivo sobre algunas cargas no adecuadas para ser transpor-



DATOS CURIOSOS DE LOS CONTENEDORES REFRIGERADOS

A pesar de conocerse bastante información acerca de los contenedores refrigerados para almacenaje y transporte, hay algunos datos curiosos que podrían sorprender a más de uno:

- Algunos contenedores refrigerados alcanzan temperaturas de -60°C .
- En un trayecto, un refrigerado puede congelar la carga a 0°C en el trópico.
- En ese mismo trayecto, el mismo contenedor debe calentar la carga a 0°C , cuando la temperatura es de -20°C en Canadá.
- Unos refrigerados controlan la humedad en el interior del contenedor para igualar la humedad de la selva tropical.
- Otros controlan el nivel de oxígeno para prolongar la vida de productos vegetales.
- Los contenedores refrigerados transportan y conservan flores tropicales frescas.
- Así mismo han llegado a transportar placentas humanas para la industria cosmética.
- Se han usado como ataúdes para llevar cuerpos humanos congelados, luego de grandes catástrofes.
- También pueden conservar suministros médicos, material fotográfico, cosméticos, productos químicos, resinas y componentes electrónicos.

tadas como carga NOR y otras que, tomando ciertas previsiones, pueden serlo.

En conclusión, las pautas están destinadas a ayudar a los operadores de contenedores en el uso correcto de contenedores refrigerados cuando se utilizan con carga que no requiere que el contenedor refrigerado esté en funcionamiento.

SUS CREADORES

Asociación de Propietarios de Contenedores (COA)

Es una organización internacional establecida en noviembre de 2004, que representa los intereses comunes de todos los propietarios de contenedores de carga. Tiene como principales objetivos proporcionar experiencia global, promover estándares comunes y facilitar el cabildeo internacional.

TT Club

Desde su fundación, en 1968, ha sido proveedor líder de seguros y servicios de gestión de riesgos relacionados con la industria del transporte y la logística internacional, y ha evolucionado junto con la industria para proporcionar una cobertura integral de la más alta calidad.

Sistema de Notificación de Incidentes de Carga (CINS)

Se estableció en el 2011 con el fin de compartir información sobre todos los incidentes relacionados con la carga. Su objetivo es aumentar la seguridad en la cadena de suministro, reducir el número de incidencias de carga a bordo de barcos y en tierra y destacar los riesgos causados por ciertas cargas o fallas de embalaje. La información es cargada en la base de datos en línea, a la que pueden acceder sus miembros.

Fuentes:

www.containerownersassociation.org

www.cinsnet.com

www.ttclub.com

www.containerownersassociation.org

ASEGURAMIENTO DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN ALMACENES PORTUARIOS: VISIÓN DEL PROPIETARIO/CLIENTE



Fuente: Contecar. Presentación realizada en el Congreso ALSUM Lima 2017.

Reseña de la conferencia llevada a cabo en el pasado Congreso ALSUM en Lima 2017, a cargo de Andrés Vargas - Gestion de Riesgos en Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A. y Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. Correo electrónico: avargas@sprc.com.co

La Sociedad Portuaria Regional de Cartagena (SPRC) y Contecar se encuentran ubicados en la punta norte de América del Sur, en Colombia, y gracias a la apertura de las nuevas esclusas de Panamá, el tráfico ha aumentado y se ha convertido en una de las autopistas más importantes de las rutas marítimas. Esta localización geográfica privilegiada convierte al puerto en una conexión fundamental en el transporte de mercancías, lo cual se evidencia en el más reciente escalafón de puertos publicado por la Comisión Económi-

ca para América Latina y el Caribe (Cepal)¹, en el cual se ubicó en el quinto lugar de la región, con una movilización de 2.301.099 TEU (unidad equivalente a 20 pies). Para el año 2018, las proyecciones apuntan a que en Cartagena se movilicen alrededor de 5.500.000 TEU.

En entrevista con Andrés Vargas y para profundizar un poco más acerca de su visión como cliente del mercado asegurador, él comenta que incrementar la capacidad de la operación portuaria supone el aumento de los riesgos inherentes a las instalaciones portuarias, pero también situaciones difíciles de controlar como el cumplimiento del servicio. Por esto, la forma de adquirir las pólizas evoluciona año tras año y actualmente hay un contacto directo más frecuente con las reaseguradoras, que necesitan información más detallada de los riesgos más grandes y, en general,

¹ Ranking de puertos. Los top 20 en América Latina y el Caribe en 2016. Cepal: <https://www.cepal.org/es/infografias/ranking-puertos-top-20-america-latina-caribe-2016>

las partes involucradas en el aseguramiento de las terminales portuarias como los corredores de seguros.

Vargas agrega que el mundo no es como antes y los cambios se hacen evidentes día a día, en situaciones como una protesta que involucra el cierre de un terminal portuario e impide el funcionamiento normal de las operaciones. No necesariamente se produce una afectación a la infraestructura o la carga, pero sí supone la interrupción a la cadena de suministro, lo cual afecta considerablemente a los propietarios de las mercancías.

El puerto ha crecido cuatro veces en los últimos diez años en el manejo de contenedores. Actualmente, al año atienden 2.500 buques aproximadamente, con un flujo importante de vehículos de alta gama, que posteriormente se distribuyen a países como Ecuador y Perú. Otro dato para destacar se relaciona con el transbordo de mercancías para su distribución en la región, lo cual equivale a entre 73 % y 76 % del movimiento total de la carga. Además, cuenta con un compromiso en temas de sostenibilidad, por lo que se presentará en 2018 un reporte GRI ("Global Reporting Initiative (GRI) es una organización no gubernamental basada en una red, que tiene como objetivo impulsar los reportes de sostenibilidad y de ESG (Medio Ambiente, Social y Gobierno Corporativo). El GRI produce la estructura de reportes de sostenibilidad más ampliamente utilizada en el mundo, lo cual permite impulsar una mayor transparencia"2).

Con respecto al área del gerenciamiento de riesgos y auditoría en el puerto, se mencionan tres responsabilidades específicas:

1. Gerenciamiento de riesgos:

- Mide todos los riesgos en la compañía.
- Hace seguimiento de los principales problemas para asegurarse de que las áreas responsables toman medidas para prevenir repeticiones.
- Control de pérdidas para todas las reclamaciones y los accidentes, inspecciones de desempeño y ajuste de las reclamaciones.

- Gerencia el programa de aseguramiento.
- Plan de continuidad del negocio.

2. Auditoría: a todos los procesos de la compañía para evaluar los controles al riesgo y encontrar posibles mejoras.

3. Gestión de procesos: establecer políticas para asegurar productos de alta calidad y cumplir con los estándares internacionales.

Para facilitar la gestión, el puerto adquirió un software personalizado que le permite hacer identificación, análisis, parametrización y evaluación de los riesgos. Los 1.200 empleados de la compañía utilizan el WikiPort, que es una plataforma online de conocimiento en la cual hay reportes de procesos o de auditorías, y que facilita hacer el seguimiento de la información y el cumplimiento de las obligaciones.



Fuente: Presentación realizada en el Congreso ALSUM Lima 2017.

Debido a la complejidad de la propiedad de las compañías y su aseguramiento en una sola póliza, se determinó suscribir algunos cúmulos, con un análisis previo acerca de la estimación de pérdidas probables a través de una matriz simplificada en la cual se muestran los diferentes riesgos según severidad y frecuencia. Esta información posibilita a las terminales decidir cuáles son las necesidades que deben cubrir por medio de un adecuado aseguramiento.

² <https://www.globalreporting.org/resource/library/Spanish-GRI-ISO-Linkage-Documents-Updated-Version.pdf>

Por ejemplo, la bahía de Cartagena solamente cuenta con un punto de acceso (algo similar ocurre en el puerto de San Francisco) y esto facilita que —ante cualquier circunstancia, como un bloqueo o una protesta— se vean afectadas las operaciones normales de las terminales. Anteriormente, la definición común de Port Blockage no gustaba al cliente debido a que si no se presentaban afectaciones a los equipos, manobras o zonas de manejo, no había cobertura, lo cual lo convertía en un seguro contingente. La póliza de BI (Business Interruption), en este caso está atada a un daño físico y debe evolucionar, lo mismo que cambiaron las circunstancias mundiales como en el terrorismo (ya no son bombas que vuelan toda la infraestructura, sino eventos de menor escala que desencadenan en la interrupción total del negocio).

En 2017 un ataque cibernético mundial perjudicó a la naviera Maersk, a través del virus “Wanna-cry”, lo que le ocasionó un bloqueo general en sus operaciones durante aproximadamente 15 días y en Cartagena implicó que aproximadamente 10.000 TEU fueran retenidos, lo cual se solventó con procedimientos manuales y de contingencia. Aún se siguen presentando reclamaciones por parte de los clientes de la naviera, debido a que sus contenedores refrigerados esencialmente duraron 15 o 20 días más en la terminal, lo que perjudicó en especial los alimentos perecederos. Para Andrés Vargas, el cyber risk y su impacto en los negocios cada día se hace más evidente,

aunque aún falta un mejor entendimiento de esta clase de riesgos, aclarando que los aseguradores han logrado un progreso que se evidencia en la comparación de pólizas de hace unos años, que eran costosas y no estaba claro qué cubrían, y actualmente existen claridades en las coberturas (pérdida de información y lucro cesante, entre otros) a unos precios más asequibles.

Con respecto al manejo del riesgo en los contratos de compraventa internacional, existen diversas dificultades que a veces no se tienen en cuenta, como el flujo de dinero que muchas veces es respaldado por cartas de crédito muy costosas. Por lo tanto, se busca la protección de anticipos, daños, reclamos, falta de entrega durante el transporte, incumplimientos contractuales o reclamos de garantía y servicio; aunque muchas veces en proyectos de infraestructura tan importantes los límites y las vigencias se quedan cortos, lo que supone el reto para las aseguradoras de mejorar sus productos.

Por otro lado, se debe mejorar el conocimiento por parte de los involucrados en el contrato de seguro para que así se puedan evitar situaciones como la ocurrida en el puerto de Buenaventura, donde se presentaron fuertes protestas en la ciudad, lo cual generó que mucha mercancía fuera robada; pero una exclusión no cubría esta situación y un administrador de riesgos no puede presentarse ante la junta directiva de la compañía para explicar que en huelgas no se cubre la

Deducciones por mejoramiento tecnológico para el cálculo de la pérdida (grúas pórtico)

	2005	2010	2016
Doble levante	NO	40 tons	65 tons
Alcance en tierra	9	9	17
Productividad	15 teus/hora	15 teus/hora	34 teus/hora
Valor de Compra	12 MM USD	10 MM USD	8 MM USD



Fuente: Presentación realizada en el Congreso ALSUM Lima 2017.

sustracción de la carga, debido a que ellos esperan que todo esté cubierto. Por lo tanto, se debe trabajar conjuntamente para que la información sea clara y los productos integrales respondan a las necesidades.

En relación con la descarga de mercancía de los buques a través de las grúas pórticos, estas cuentan cada vez con mayor capacidad de operación, pero a un menor precio. Por ejemplo, en 2005 su valor era de USD 12 millones, con capacidad de 15 TEU por hora, y las modernas pueden operar 34 TEU y su costo es menor en USD 4 millones. Antes, la tecnología le agregaba valor a las cosas, pero en la actualidad las innovaciones tienen un costo menor, lo que supone una modificación en las formas como se ajustan los siniestros, especialmente cuando se tienen en cuenta las deducciones.

Andrés complementa que los seguros de las terminales cuentan con deducciones a las indemnizaciones por mejoras tecnológicas, aunque

estos conceptos provienen de años atrás cuando la implementación de alguna innovación incrementaba el valor del producto y se debía pagar por la valorización; pero hoy en día ocurre lo contrario ya que se pueden adquirir productos modernos a un menor precio. La sugerencia es revisar esta situación para que los productos se adapten a estas nuevas necesidades a través de las mejoras en las condiciones.

Finalmente, se puede destacar que las aseguradoras deben fortalecer el conocimiento del modelo de negocio de los clientes para implementar productos integrales que permitan traducir sus motivaciones en amenazas y determinar cuáles están aseguradas o no. Esto se traduce en una relación que permitirá un entendimiento mutuo por medio de una comunicación constante y un manejo de información relevante, para que el sector asegurador cumpla con las expectativas de los clientes y permita el cumplimiento de su modelo de negocio de la mejor manera posible.



CHL · MEX · ARG · URY · USA · PER

LÍDERES EN LA REGIÓN
EN MATERIA DE GERENCIAMIENTO DE RIESGOS



SOLUCIONES
A MEDIDA



AHORROS
SIGNIFICATIVOS



INTEGRACIÓN
TECNOLÓGICA

WWW.ASSISTCARGO.COM

NAVEGANDO EN EL PUERTO DE MIAMI EL PORTAL DE LAS AMÉRICAS



Fuente: www.elvenezolanonews.com

La ciudad de Miami, conocida por muchos por sus exuberantes playas y su cálido clima, no deja de sorprender —al contar dentro de sus atributos— por ser un punto estratégico de comercio en todo el mundo. Su puerto se ha convertido en un referente logístico mundial.

El Puerto de Miami se ha transformado en un referente logístico del mundo por la capacidad de las operaciones que ahí se realizan, las grandes inversiones que con frecuencia se efectúan en su infraestructura y las millones de toneladas en carga que se movilizan. Por eso, el Puerto de Miami es el más atractivo del continente.

Está localizado en el corazón del centro de Miami, Florida, sobre la bahía Biscayne. Es la segunda fuente de ingresos en el condado de Dade, con-

tribuye con más de \$41.400 millones de dólares anuales a su economía y genera más de 324.000 empleos “directos, indirectos e inducidos”, según declaraciones del alcalde de Miami-Dade, Carlos Giménez, quien destaca que el Puerto de Miami constituye un “motor económico vital”.

El Puerto de Miami (PortMiami) funciona como ente privado, pero pertenece a Dade. Su conexión con el aeropuerto y los servicios que brinda han sido fundamentales para su consolidación.

El tráfico de contenedores de carga en PortMiami registró para agosto de 2017 una cifra récord de 99.546 TEUs, la unidad de medida de capacidad equivalente a 20 pies del transporte marítimo, que es usada por buques portacontenedores y terminales portuarias para contenedores.

Gracias a la inversión de más de \$1.300 millones de dólares en la infraestructura de las instalaciones portuarias, que incluye la construcción del nuevo túnel de entrada al puerto para acelerar el tráfico de vehículos, se proporciona acceso directo a las carreteras interestatales para los camiones cargados de contenedores, sin tener que tropezarse con el tráfico local y el dragado del canal de embarque, a 50 y 52 pies. Además, es actualmente el único puerto entre Miami y Norfolk, Virginia, con una profundidad de más de 50 pies, lo cual lo convierte en un factor determinante para recibir una mayor cantidad de barcos que posean un gran fondo, como los PostPanamax.

El puerto también adquirió cuatro enormes grúas de contenedores, conocidas como super-post-Panamax, para buques de aproximadamente 22 o más contenedores de ancho, hasta 9 contenedores sobre cubierta y 11 contenedores de abajo, y ha invertido en una línea de tren que conecta a Miami con el 70 % de la población de los Estados Unidos, en menos de cuatro días. También tiene 13 grúas portacontenedores, riel en el muelle y túnel; así PortMiami está cumpliendo con su promesa de ser "The Big-Ship Ready".

Los cuatro tipos de operaciones de carga que maneja PortMiami son: Roll-on/Roll-off (Ro/Ro), para las operaciones de contenedores; Ascensor-en/de despegue (Lo/Lo), para las operaciones de contenedores; a granel, que son de uso mixto; y exportaciones de vehículos.

Cada año este puerto recibe todo tipo de cargas: frutas y verduras, ropa y textiles, productos no refrigerados, comestibles, papel, piedra, tejas de arcilla y cemento, material para la construcción, equipos industriales y electrónicos, camiones, buses y automóviles.

Los prestadores de servicios a PortMiami incluyen líneas de las dos grandes y más nuevas alianzas, presentadas en abril de 2017, la Alianza Oceánica de CMA CGM, China Cosco envió Evergreen Line y Orient Overseas Container Line (OOCL), y la Alianza de Hapag-Lloyd "K" Line, Mitsui O.S.K. Line (MOL), NYK Linne y Yang Ming.

El Puerto de Miami recibe llamadas regulares de la Alianza 2M de Maersk Line y Mediterranean

Shipping Co. (MSC), así como de Hyundai Merchant Marine (HMM).

Hamburg Sud, clasificada entre las líneas de envío de contenedores más grandes del mundo, regresó a PortMiami a mediados de 2015 y ofrece un servicio semanal a través del Canal de Panamá con los puertos chinos claves de Qingdao, Ningbo y Shanghai. Además, Hapag-Lloyd agregó la rotación Mediterranean Gulf Express (MGX) a PortMiami, en junio de 2016.



Fuente: PortMiami FY 2016, PIERS

Este puerto es también reconocido como la capital del mundo de los cruceros. En promedio, casi cuatro millones de pasajeros pasan a través de PortMiami, que recibe a unas 13 empresas de cruceros, entre las cuales están Aida Cruises, Azamara Club Cruises, Carnival Cruise Lines, Celebrity Cruises, Costa Cruises, Crystal Cruises, Disney Cruise Line, MSC Cruises, Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises, Regent Seven Seas Cruises, Resorts World Bimini y Royal Caribbean International¹.

En el escalafón de los mejores puertos de América Latina, realizado en 2015 por la revista AméricaEconomía Intelligence, el de Miami se ubicó

¹ Bariletti, Agustín. "El Puerto de Miami bate su récord de operaciones". El Cronista, 1/11/2017. Recuperado de: <https://www.cronista.com/transportycargo/El-puerto-de-Miami-batesu-record-de-operaciones-20171101-0002.html>

en el cuarto escaño tras mejorar seis puestos respecto a la edición anterior.

El Puerto de Miami reportó el índice de conectividad más alto entre los 25 puertos analizados y obtuvo excelentes resultados en cuanto a los indicadores de contexto social, político y económico, así como actividad portuaria.

En noviembre de 2017 ocupó el puesto número 38 en comercio total entre los aproximadamente 450 aeropuertos, puertos marítimos y pasos fronterizos de Estados Unidos. Los cinco principales puertos del país, en términos de valor, son el Puerto de Los Ángeles, el Puerto de Laredo, el Aeropuerto Internacional de Chicago O'Hare, el Aeropuerto Internacional John F. Kennedy y el Puerto de Newark.

Los cinco primeros socios comerciales de PortMiami son: China, República Dominicana, Honduras, Nicaragua y Guatemala.

A LA VANGUARDIA

PortMiami está comprometido con el cuidado del medioambiente y le apuesta a la sostenibilidad de sus proyectos. Se ubica dentro de la Reserva Acuática de Biscayne Bay y está rodeado por un entorno natural que incluye el pasto marino y la vida marina. Debido a la acción humana, con sus usos comerciales y residenciales, el Plan Maestro 2035 dedica proyectos para la protección del entorno para las futuras generaciones.

Entre esos proyectos se destaca el Shore Power, conocido también como "el planchado frío", el cual permite a los barcos que atracan en el puerto conectarse con la red eléctrica para que puedan apagar sus motores y así disminuir las emisiones de dióxido de carbono. Más proyectos en marcha son la electrificación de grúas para que dejen de funcionar con diésel, lo cual no solo reduce las emisiones de CO2 sino también las de ruido; la instalación de paneles solares en todo el puerto; las turbinas eólicas de generación de electricidad y las turbinas de agua, entre otros planes sostenibles.

En materia de carga, PortMiami prevé implementar la compra de nuevas grúas para llegar a 23 en el año 2034; consolidar las puertas de carga

de los inquilinos individuales a la puerta de carga de seguridad del puerto; crear carriles de paso rápido para aumentar la eficacia y reducir el tiempo en las puertas.

En relación con la industria de los cruceros, que representa uno de los motores económicos más importante del condado, el puerto está dispuesto a invertir en nuevos complejos turísticos, terminales más grandes y centros multimodales.

Finalmente, el Plan Maestro 2035 para PortMiami, en cuanto a la parte comercial se refiere, busca conectar el puerto y la industria del turismo, para trabajar juntos en la creación de un frente costero global.

El monto para la ejecución de este plan suma \$2 mil millones de dólares para los próximos 25 años. PortMiami, con el objetivo de crear nuevos empleos y construir una economía más fuerte para la comunidad, está avanzando aceleradamente hacia la implementación de estos proyectos, sentando las bases para el trabajo y las oportunidades de negocio del mañana.



Fuente: www.elpais.cr

ALGO DE HISTORIA

En 1835 un poderoso huracán abrió un canal en las islas de la barrera, alrededor de la bahía Biscayne, cortando la parte sur de Miami Beach y creando lo que ahora se llama "Government Cut" o Fisher Island. Poco tiempo después se hizo un drenado en tal corte de tierra y se creó un nuevo canal. Este acceso a tierra firme, originado por el canal principal, aumentó considerablemente el acceso de los barcos al nuevo puerto. Con la tierra de este drenaje se formaron, sin querer, nue-

vas islas como Dodge, Lummus y Sam's así como pequeños islotes. A medida que el puerto creció requirió más tierra para aumentar sus operaciones, por lo cual el 5 abril de 1960 se aprobó una resolución para mejorar su calidad y se construyó en Dodge el puerto que ahora conocemos, expandiendo la isla y uniéndola con otras islas cercanas. El conjunto de Lummus y Sam's además del relleno al norte y al sur hacen que el Puerto de Miami esté sobre una isla totalmente fabricada por el hombre.



MÁS DE 22 AÑOS DE EXPERIENCIA

EN SOLUCIONES PARA LA GERENCIA DE RIESGOS DEL
SEGURO MARÍTIMO Y CADENA DE SUMINISTROS.

NUESTROS SERVICIOS



Evaluación de Riesgos de Empresas de la Cadena de Suministros.



Calificación de Operadores Logísticos, Transportadoras y Proveedores Logísticos.



Software en la Nube para Gestión de Riesgos y Seguros.



Centrales de Riesgos Web.



Software en la Nube para Expedición de Pólizas por Trayectos y Específicas.



Sistemas Web para Trazabilidad de Carga y Operaciones Logísticas.



Monitoreo Activo, Satelital y Soluciones Integrales de Prevención y Control.

CERTIFICACIONES

Certificación en la norma
ISO 9001:2008



Certificación en la norma
ISO 28000:2007



Marca país TI



Certificación para
PYMES TI



MÁS INFORMACIÓN

PBX: (57) 1 742 90 02

Email: contacto@grupooet.com

Web: www.grupooet.com



/grupooet



@GrupoOET



grupo OET



grupo-oet



grupooet

IMPACTO DE LAS CATÁSTROFES NATURALES EN EL MERCADO ASEGURADOR: ¿FINAL DEL CICLO BLANDO?



El eventual endurecimiento del mercado reasegurador, lo que supondría el final del ciclo blando, es algo que debe interesar al seguro marítimo y a cualquier otro ramo que dependa del reaseguro. Al cierre de esta edición, las pérdidas aseguradas derivadas de las catástrofes naturales registradas en 2017 ascendían a 140 mil millones de dólares, cifra similar a la del 2011 cuando tuvo lugar el nefasto terremoto en Japón. Las millonarias pérdidas del año anterior reavivan el debate: ¿Cuándo finalizará el ciclo blando? ¿Más huracanes y más severos son la nueva realidad?

ALSUM consultó a diferentes protagonistas del mercado asegurador.

Actualmente se tiene la percepción que las catástrofes naturales están sucediendo con una mayor frecuencia, fuerza y peligrosidad que antes; sin embargo, como afirma Javier Urrutia¹ la historia natural de la Tierra indica que el planeta se encuentra en una de las fases más dulces y que la vida, en sus orígenes, se abrió paso entre cataclismos más potentes que los actuales. Aunque el ser humano cada día cuenta con mayores avances tecnológicos sigue sin poder detener los componentes más destacados de estos desastres, que son inevitables e impredecibles; no obstante, saber acomodar el comportamiento social a los ritmos naturales como la construcción sismorresistente o alejada de zonas propensas a inundaciones o desbordamientos podría mitigar el impacto económico y humano.

Se puede entender catástrofe natural como “una exhibición del inmenso poder y la energía de la naturaleza que se concentra en el tiempo y el espacio. Por lo general, la Tierra actúa como una bomba de calor que utiliza el agua (estado líquido y vapor) como transmisor del calor que difunde del ecuador a los polos. Por eso la mayor parte de las catástrofes que se refieren a la bomba de calor, se traducen en grandes descargas de agua o sequías persistentes”². Es importante el factor de la concentración, debido a que constantemente hay liberación de energía cuando se elevan las montañas o las cordilleras, pero solamente cuando se producen efectos nocivos sobre la biosfera y el hombre se produce una catástrofe natural.

Varios de estos eventos causados por la liberación de energía de la Tierra y su proceso de enfriamiento ocurrieron en el año 2017, lo que generó gran impacto para la economía, la sociedad y, más específicamente, el sector financiero. Las personas que viven en zonas de alto riesgo de desastres naturales ven la necesidad de asegurar su patrimonio y al momento de adquirir un seguro deben revisar sus pólizas para ver los riesgos asegurados y, al igual que con otros seguros, equilibrar la posibilidad de un siniestro con el deducible. Evidentemente el mercado asegurador cuenta con productos para cubrir los desastres naturales, pero lo atípico y las preocupaciones surgen cuando ocurren eventos como los que se describirán a continuación.

Una imagen que parece de una película de ciencia ficción se pudo ver en el Caribe, cuando tres huracanes se formaron y su impacto dejó numerosos daños, pérdidas humanas y económicas. “Los huracanes son las tormentas más grandes y violentas de la Tierra. La gente llama a estas tormentas con distintos nombres, como tifones o ciclones, según el lugar donde se producen. El término científico para todas estas tormentas es ciclón tropical³”, que se entiende —de acuerdo con una publicación del diario español *Heraldo*, en su edición virtual del 7 de septiembre de 2017—, como un sistema tormentoso de rotación rápida, que se caracteriza por una circulación atmosférica cerrada en torno a un centro de bajas presiones (el ojo del huracán) y que va acompañado de fuertes vientos y de lluvias torrenciales. Como su nombre lo indica, los ciclones tropicales se forman casi exclusivamente en la zona intertropical⁴ y son llamados ‘tifones’ en China.

En 2017 ocurrieron varios huracanes, tres de los cuales alcanzaron la categoría máxima: es decir, 5 en la escala de Saffir-Simpson. El primero de ellos y el más devastador por su impacto, en materia económica y de seguros, fue el Huracán

3 Fuente: https://elpais.com/elpais/2015/10/23/ciencia/1445615464_661237.html

4 Fuente: <https://www.heraldo.es/noticias/suplementos/tercer-milenio/divulgacion/2017/09/07/cambio-climatico-huracanes-estan-relacionados-1195410-2121028.html>



Fuente: *Businees Insurance* - www.cloudfront.net

1 Fuente: <http://www.euskonews.com/0220zbnk/gaia22001es.html>

2 *Ibíd.*

¿Cuál ha sido el huracán más devastador de la historia?

No hay quien se ponga de acuerdo sobre cuál ha sido el peor huracán de la historia. Los más fuertes no tienen por qué ser los más rápidos y, por tanto, el impacto que tienen en el medioambiente y en los lugares por donde pasan es distinto.

Si atendemos a las cifras de fallecidos, El Gran Huracán de 1780 —también conocido como el Huracán San Calixto—, es probablemente el que más muertes ha causado desde cuando se tienen registros: 22.000 personas perdieron la vida tras su impacto en varias islas del mar Caribe, como Martinica y Barbados, entre otras.

Por otra parte, el más grande fue el famoso Huracán Sandy, que en 2012 batió el récord al llegar hasta los 1.520 kilómetros de diámetro. El anterior en ostentarlo, el Huracán Igor, alcanzó a tener 1.480 kilómetros de diámetro.

Pero ni El Gran Huracán ni el Huracán Sandy fueron los más rápidos. Fue El Gran Huracán de Nueva Inglaterra, de 1938, el que consiguió avanzar a la increíble velocidad de 110 km/h. Ningún otro huracán ha vuelto a superarlo. El que tenía los vientos más veloces, sin embargo, fue el Huracán Camille, que tocó tierra con vientos sostenidos de 305 km/h.

El más duradero de todos los huracanes fue el de San Ciriaco (1899): 28 días estuvo como tormenta tropical fuerte. Finalmente, el que más daños económicos ha causado fue, sin duda, el Huracán Katrina, debido sobre todo a la fuerza con la que impactó en la ciudad de Nueva Orleans. Se cuantificaron 108.000 millones de dólares en daños materiales y más de 1.800 víctimas mortales.

Fuente: tomado del artículo publicado en el diario El País de España, "¿Qué es un huracán y cómo se forma?" del 6 de septiembre de 2017.

Harvey. Este ciclón tropical inició el 17 de agosto y dejó más de 60 personas muertas en Estados Unidos, además de aproximadamente 30.000 evacuadas. Su mayor ola destructiva fue en Houston (Texas), donde destruyó la infraestructura y produjo inundaciones; asimismo se debió cerrar el puerto de esta ciudad, que es uno de los más importantes del país norteamericano, y la industria petrolera se vio afectada al tener que reducir su producción en la región debido al cierre de varias plataformas.

Posteriormente, en los primeros días de septiembre, el Huracán Irma, cuyos vientos alcanzaron los 297 kilómetros por hora, azotó a Puerto Rico, Estados Unidos, las islas de Antigua y Barbuda, San Bartolomé, San Martín, las islas Vírgenes Británicas, República Dominicana, Haití, Bahamas y Cuba, y causó 60 víctimas fatales y 1 millón de personas evacuadas. Unos cuantos días después,

el Huracán María alcanzó la categoría 5 y provocó su mayor impacto en Puerto Rico, dejando la isla sin electricidad al impactar todo su territorio. Ahora bien, dos terremotos devastadores ocurrieron en México el 7 y 19 de septiembre, en Chiapas y Puebla, respectivamente, convirtiéndolos en los eventos más costosos de 2017, en términos económicos y humanitarios. Las muertes humanas fueron de 370 y se contabilizaron pérdidas económicas por 5.8 mil millones de dólares, de los cuales solamente 1.250 millones fueron cubiertos por las aseguradoras, lo que evidencia un déficit de aseguramiento dentro de la población mexicana cuando se compara con Estados Unidos, en donde el porcentaje de pago de siniestros supera el 50 %.

Para entender el impacto financiero de las catástrofes naturales en el mercado de los seguros, se debe indicar que existen pérdidas económicas,

las cuales son las pérdidas totales que involucran a todos los sectores y son causadas por un evento de gran impacto; también están las pérdidas aseguradas, entendidas como aquellas en las cuales existe una cobertura de un seguro y que evidentemente son menores debido a que no todas las personas cuentan con una póliza en caso de un desastre natural, por lo tanto, solo afectan a las aseguradas y reaseguradoras.

En noviembre, a través del informe Global Insurance Review 2017 and Outlook 2018/19 y algunas declaraciones, la reaseguradora Swiss Re manifestó que “El incremento de precios en los segmentos afectados por pérdidas ya está ocurriendo y podría ser sustancial”, según dijo Kurt Karl, economista jefe del grupo suizo. “Todavía no se conoce el volumen final de las pérdidas, pero parece ser lo suficientemente grande como para provocar un aumento de las tarifas más allá de los sectores afectados. Esto también pasa porque los precios han bajado mucho en los últimos años”, agregó⁵.

En diciembre, la compañía informó que calculaba las pérdidas económicas por catástrofes naturales y desastres causados en 306.000 millones de dólares en 2017, contra 188.000 millones en 2016, de los cuales 136 mil millones fueron asumidos por el sector asegurador, ubicando el 2017 en el registro de costos para los aseguradores, aunque las cifras aún no eran definitivas y estaban sujetas a modificaciones.

En abril de 2018, según el informe Sigma de Swiss Re las pérdidas estimadas fueron de 337.000 millones de dólares, de las cuales el 42,7% estaban aseguradas, es decir 144.000 millones. En este mismo informe se destaca que Norteamérica fue la región con el mayor monto de catástrofes durante el 2017, con el 72,4 por ciento de las pérdidas. No obstante, el 48 por ciento de ellas estaban aseguradas. En Asia se presentó el mayor número de eventos catastróficos, además el mayor número de fallecimientos y aunque las pérdidas totalizaron 31.200 millones de dólares, solo el 16 por ciento estaba asegurado, por lo tanto, es la región con menor cobertura en seguros.

Por su parte, América Latina fue sacudida por 19

catástrofes que ocasionaron 31.600 millones de dólares en pérdidas y con una cobertura similar a la asiática. Por ejemplo en los terremotos ocurridos en México solo 1.600 millones fueron asumidos por los seguros de un total de 12.000 millones. En contraste, la región en donde más pérdidas fueron asumidas por los seguros fue Australia, con el 63,6 por ciento. Le sigue Europa, con el 50,5 por ciento, donde los daños fueron ocasionados por temperaturas extremas (con olas de frío que devastaron cultivos, a las que les siguieron fuertes sequías).

Las opiniones de las compañías continuaron tal y como lo informó la Correduría Argente en su artículo virtual “Las pérdidas aseguradas por el Huracán Irma podrían alcanzar los 50.000 millones”. En relación con estas líneas se expresó Ulrich Wallin, CEO de Hannover Re, quien en una conferencia de prensa en Montecarlo, en el marco del Rendez-Vous, afirmó que: “Habrá aumentos de precios el próximo año impulsados por pérdidas en ciertas áreas del mercado”. No obstante, matizó: “No creo que tengamos una dislocación en el mercado, pero la temporada de huracanes dura hasta finales de noviembre y las condiciones climáticas parecen ser bastante propicias para huracanes”⁶, informó Bloomberg.

Otra gran compañía reaseguradora también se pronunció sobre el tema, como lo reportó el Diario ABC, en enero de 2018, cuando —según datos

⁶ Fuente: <http://argentecorreduria.com/las-perdidas-aseguradas-por-el-huracan-irma-podrian-alcanzar-los-50-000-millones>



Estragos del Huracán Harvey en Houston, Estados Unidos.
Fuente: <https://upload.wikimedia.org>

⁵ Nota publicada por el Diario Expansión, el 26 de noviembre de 2017; <http://www.expansion.com/empresas/2017/11/26/5a1afa8e46163f523b8b4626.html>

de Munich Re— en 2017 pagaron en primas por catástrofes 135.000 millones de dólares, la cantidad más alta en toda su historia. En total las pérdidas, incluidas las primas de las aseguradoras, alcanzaron los 330.000 millones de dólares, el segundo monto más elevado de la historia por desastres naturales, solamente superado en el año 2011 cuando se produjo el terremoto en Tohoku, Japón, que provocó pérdidas totales por 354.000 millones de dólares⁷.

Ante estos datos, Torsten Jeworrek, responsable del negocio global de reaseguros de Munich Re, detalló que “Las catástrofes naturales extremas de este año ponen de manifiesto la importancia de los seguros para absorber las pérdidas financieras que provocan estos desastres. Y, además, lo que es preocupante es que los expertos aseguran que los fenómenos meteorológicos extremos, como huracanes o inundaciones severas, se producirán con más frecuencia en el futuro como consecuencia del cambio climático”⁸.

Finalmente, AON Benfield en su reporte titulado *Weather, Climate & Catastrophe Insight: 2017 Annual Report*, analizó el impacto de los desastres naturales ocurridos en todo el mundo a lo largo de 2017, y reveló que las pérdidas aseguradas alcanzaron los 134.000 millones de dólares (108.122 millones de euros) en 2017, justo por detrás del récord de 137.000 millones de dólares (110.542 millones de euros) registrados en 2011, lo cual supone un incremento del 139 % con respecto a 2016.

Eric Andersen, CEO de AON Benfield, declaró que “Aunque 2017 ha sido un año muy costoso para la industria aseguradora, el mercado reasegurador contaba con un capital disponible estimado de 600.000 millones de dólares (484.126 millones de euros) para hacer frente al elevado número de desembolsos”⁹.

En este año 2018, se ha informado que las renovaciones de los reaseguros se han logrado sin mayores inconvenientes y con un aumento de las primas, específicamente en los lugares más afectados por las catástrofes naturales, que no

supera un 5 %. No es la primera vez que enfrentan este tipo de situaciones, lo cual demuestra que el mercado asegurador —a través del adecuado manejo de los riesgos— logró enfrentar una situación difícil, aunque surgen diferentes retos e inquietudes que deberán resolverse en los próximos años.

La preocupación general radica en la relación entre los desastres ocurridos y el medioambiente, debido a que si se comprueba un efecto directo del cambio climático con la mayor frecuencia y severidad de los eventos catastróficos, el sector deberá reformular sus estrategias comerciales para afrontar lo que podría ser una nueva realidad, pero que aún no se podría indicar como cierta. Por ahora se espera un año de crecimiento para el mercado asegurador de aproximadamente 3 %, como consecuencia de leves mejorías en la economía mundial en países como China, Estados Unidos y Brasil.

Solo el 40 % de las pérdidas económicas fueron aseguradas, lo que se traduce en un enorme reto para las aseguradoras de ampliar su mercado y concientizar —específicamente en las zonas más vulnerables— de los beneficios de contar con pólizas que los protejan ante eventuales siniestros. Además, se deben generar estrategias globales entre las compañías y los gobiernos, que permitan una respuesta económica adecuada ante situaciones como las ocurridas en 2011 o 2017, o cuando la naturaleza sacuda su energía con mayor fuerza, lo que es inevitable y, peor aún, impredecible.

Como se observa en diferentes declaraciones de compañías reaseguradoras como Hannover Re, Munich Re, Swiss Re, entre otras; por percepción del final del ciclo blanco cada vez toma más fuerza después de afrontar un año récord en pérdidas económicas y aseguradas producto de las catástrofes naturales. Parecería inevitable que después de 140 mil millones de pérdidas se reverse la tendencia de más de 10 años de grandes capacidades y tasas bajas; al menos así lo ven las grandes reaseguradoras que pronostican leves o paulatinos incrementos de tasas, reducción de capacidades y políticas de suscripción más estrictas.

Por su lado en marzo de 2018 La International

⁷ Diario ABC virtual: http://www.abc.es/economia/abci-aseguradoras-agujero-13500-millones-desastres-naturales-201801140228_noticia.html

⁸ Ibíd.

⁹ Artículo de Inese: “El 36 % del daño económico derivado de los huracanes Harvey, Irma y María estaba asegurado” <https://www.inese.es/noticias/hay-que-ver-el-nuevo-entorno-como-una-oportunidad-para-aquellos-que-logren-adaptarse>

Union of Marine Insurance (IUMI), publicó recientemente en su boletín informativo un breve artículo escrito por su presidente Dieter Berg titulado "Perspectivas positivas en 2018". En él destaca que la industria aseguradora ha emergido de un 2017 con grandes pérdidas impulsadas principalmente por las catástrofes naturales; afectando varias líneas del seguro marítimo como puertos, terminales, yates y carga. Es por esto que las aseguradoras marítimas durante la última ronda de renovaciones aumentaron las primas en todas las líneas marítimas, lo que indica que el mercado blando definitivamente ha llegado a su fin.

En la otra cara de la moneda, varios corredores de reaseguros de reconocida trayectoria, afirman que la oferta de reaseguro en 2018 seguirá ampliándose, con tasas y coberturas muy competitivas a pesar de las pérdidas de 2017. Sustentan su pronóstico recordando que ninguna de las catástrofes de los últimos años incluyendo el Huracán Sandy (2012) o los terremotos de Chile (2010) o de Japón (2011) lograron endurecer el mercado, lo que según ellos se está repitiendo en 2018. "sorprendentemente las catástrofes de 2017

no lograron afectar las renovaciones de reaseguro de principios de año, ni siquiera en contratos facultativos. En casco y maquinaria la tasas incluso siguen bajando", aseguró Luis Tojeiro, socio de Atlantic Brokers.

Percepción que es ratificada por el Financial Times en el artículo titulado originalmente "Axa's deal for XL highlights pressure on specialists", en el cual se menciona que la industria ha estado bajo presión durante un tiempo debido a que la afluencia de capital, conocida como capital alternativo, ha enfrentado precios bajos. Por lo tanto las esperanzas se centraban en un año caro para el mercado por las catástrofes naturales, lo que permitiría que los precios volvieran a subir.

Pero a pesar de \$ 136 mil millones de pérdidas aseguradas por catástrofes naturales en 2017, los precios apenas aumentaron en la crucial temporada de renovación del contrato de reaseguro de enero de 2018.

Puntos clave del último reporte de AON Benfield: Weather, Climate & Catastrophe Insight: 2017 Annual Report

El 36 % (80.000 millones de dólares - 64.550 millones de euros) del daño económico derivado de los huracanes Harvey, Irma y María estaba asegurado.

En total, 31 eventos de más de 1.000 millones de dólares (806 millones de euros) tuvieron lugar a nivel global, 16 de ellos en Estados Unidos.

Los incendios ocasionaron 14.000 millones de dólares (11.296 millones de euros) en pérdidas aseguradas en 2017, las más elevadas para este tipo de eventos.

2017 ha sido el tercer año más cálido registrado desde 1880, en temperaturas combinadas de tierra y océanos.

La serie de incendios ocurridos en octubre en el estado de California, en Estados Unidos, supuso un daño económico de casi 13.000 millones de dólares (10.489 millones de euros). Las grandes inundaciones durante la estación de verano en China causaron daños por más de 12.000 millones de dólares (9.682 millones de euros).

La seria y prolongada sequía del sur de Europa, durante los meses de verano y otoño, dejó daños por 6.600 millones de dólares en España, Italia y Portugal.

En el resto de Europa, las tormentas más costosas del año afectaron a zonas centrales del continente, especialmente a Polonia, y dejaron daños por cerca de 8.000 millones de dólares.

En México, dos potentes terremotos ocurridos en septiembre dejaron casi 6.000 millones de dólares de pérdidas económicas combinadas, incluyendo los enormes daños en Ciudad de México, en el 32 aniversario del temblor de 1985.

Fuentes: Inese - <https://www.inese.es/noticias/el-36-del-dano-economico-derivado-de-los-huracanes-harvey-irma-y-maria-estaba-asegurado> • AON Benfield: <http://aon.mediaroom.com/2018-01-24-Costliest-year-on-record-for-weather-disasters-with-USD344-billion-global-economic-loss-in-2017-Aon-catastrophe-report>

Alsum presenta Cuarta edición del Manual de Seguros de Transporte Marítimo

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

Algunos temas que podrá encontrar en el Manual:

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

PRECIO

USD 120

PARA AFILIADOS ALSUM



**PARA MÁS
INFORMACIÓN**

ivan.huertas@alsum.co
juan.avella@alsum.co

SUSCRIPCIÓN Y LOSS CONTROL EN CARGA EXTRA DIMENSIONADA



Reseña de la Conferencia realizada en el Foro ALSUM
en Buenos Aires a cargo de Nelson Di Bellonia
Gerente de Líneas Comerciales en Seguros Sura Argentina

A través del presente escrito se entregarán bases para entender mejor como se realiza la suscripción y el control de pérdidas en cargas extra dimensionadas, que son aquellas de gran tamaño que por cuyo peso y/o volumen requieren el uso de transporte especial y/o no caben en un contenedor estándar de 40' o su equivalente tráiler. Generalmente sus dimensiones exceden 12 mts de largo por 2,5 mts de ancho y 2,5 mts de alto; su peso sobrepasa las 50 toneladas. En definitiva, son bienes que requieren un manejo diferente a la carga normalmente transportada.

Además de las dimensiones de la carga, un manejo especial también es requerido cuando se presenta una forma específica y diferente a lo tradicional, en mercancías como: Turbinas, Rotores, Generadores, Transformadores, Molinos de viento, Cargas de Proyecto, Maquinarias, Vagones de ferrocarril o subterráneos, Embarcaciones de placer o comerciales, Vehículos pesados y grandes (ej: equipos viales o agropecuarios), entre otros.



Fuente: Presentación Foro ALSUM Argentina, Nelson Di Bellonia de Sura.

El medio de transporte utilizado para los bienes extra dimensionados generalmente es el mismo implementado para la carga general con algunas particularidades:

- **Vía Marítima:** Transportado en buques de carga general o buques de carga pesada "heavy lift vessel" o en buques de línea regular en contenedores flat-rack. Los buques deben estar clasificados por una sociedad de clasificación miembro del IACS.
- **Vía Aérea:** Transportado en aviones de carga especiales como por ejemplo el Antonov.
- **Vía Terrestre:** Transportado en carretones o trailers dependiendo el tipo de mercaderías a transportar.
- **Vía Fluvial:** Transportado en barcazas aprobadas previamente por el surveyor o inspector de prevención nombrado. Deben contar con certificado de navegación y seguros de P&I vigentes.

Con respecto al aseguramiento de este tipo de cargas, las coberturas aplicadas son principalmente todo riesgo bajo la Cláusula (A) del Instituto de Londres, incluyendo los riesgos de Guerra y Huelga. Con la particularidad de la inclusión de las siguientes cláusulas adicionales:

1. Cláusula para Maquinarias (Reparación y/o Reemplazo): en general la carga sobredimensionada corresponde a equipos críticos para un proyecto, y muchas veces se cubre la pérdida o daño de la maquina sin exceder el costo de reparación o reemplazo.

2. Cláusula de garantía de inspección: es importante debido a que es un requisito que la carga, estiba y descarga de los Equipos Críticos que no sean transportados en contenedores cerrados deben ser inspeccionados por los inspectores de prevención nombrados, que ejercen un rol importante de prevención. Su incumplimiento no termina el contrato, sino que reduce la cobertura conforme a las Cláusulas B o C.

3. Cláusula 50/50 de Daños No Descubiertos: establece que Cualquier siniestro o daño

que se descubra al abrir los contenedores, cajas y/o embalajes en los 60 días posteriores al cese del riesgo asegurado se considerará que ha tenido lugar durante el transporte asegurado y que cuando no sea posible determinar claramente si el daño de un artículo ha tenido su causa antes o después de su llegada al emplazamiento que figura en el contrato, queda acordado que el coste de dicho daño será compartido a partes iguales por el seguro de Carga o el seguro Todo Riesgo.

4. Cláusula para Mercaderías usadas: lo que indica es que se pueden cubrir mercaderías usadas, con la especificidad de la exclusión de oxidación, decoloración, corrosión, raspaduras, abolladuras, golpes, astilladuras, costo de repintado, torsiones, flexiones, dobladuras y distorsiones, a menos que el Asegurado acredite fehacientemente que han ocurrido como consecuencia de un accidente sufrido por el medio de transporte.



Fuente: Presentación Foro ALSUM Argentina, Nelson Di Bellonia de Sura.

Continuando con la línea que la carga extra dimensionada generalmente pertenece a un proyecto se destaca el seguro de DSU (Delay in Start Up) que cubre las pérdidas financieras ocasionadas por la demora que un siniestro causa a un proyecto o programa; y es una cobertura a menudo exigida por las instituciones financieras cuya inversión se pondría en riesgo por la pérdida o daño a la carga. Se entiende entonces que DSU es la pérdida consecuencial/pérdida de utilidad y gastos fijos por la pérdida o daño a los equipos críticos que se entiende como aquel equipo, planta o material que, a causa de un siniestro no podrá ser reparado, fabricado, reemplazado, embarcado, instalado, testeado y puesto en servicio, o no haya repuestos disponibles; en un período de cómo mínimo 3 meses antes de la fecha de puesta en marcha comercial (Start up).

Para poder controlar los riesgos o pérdidas (loss control) en el transporte de carga sobre dimensionada es importante que en primer lugar se celebre una reunión de lanzamiento, entre todas las partes involucradas, o al menos el suscriptor de la aseguradora y/o el gerenciador de riesgo, el Inspector nominado, el broker del cliente, el forwarder o el gerente de logística del proyecto. En esta reunión se acordarán temas críticos, así como el

alcance y el tipo de inspecciones a realizar; calendario de embarque planificado y persona de contacto en el proveedor para gestionar las inspecciones pertinentes, por lo tanto es fundamental tener en cuenta que:

- La Cláusula de Garantía Inspección es primordial respecto de otras cláusulas.
- Los ítems claves/críticos deben ser acordados tan pronto como sea posible usando la definición de equipos críticos y el calendario de envíos. Los elementos críticos y su posición en el calendario del proyecto deben reflejarse claramente en el gráfico de Gantt.
- El alcance y el tipo de inspecciones deben ser acordadas y donde ocurrirán (por ejemplo, punto de origen / puerto de origen / puerto de transbordo / descarga / carga en carretera / ferrocarril, etc.).
- El personal/representantes del Gerenciador de Riesgos elegido deben participar lo antes posible, preferentemente durante la etapa de cotización.



Rotor en descargue, Fuente: Presentación Foro ALSUM Argentina, Nelson Di Bellonia de Sura.

- La tarifa de gastos de inspección debe ser acordada durante la etapa de cotización. Generalmente debe ser por cuenta del Asegurado, pero en algunos casos los Aseguradores pueden incluirlos dentro de la prima.
- En todos los casos debe haber un listado de contactos con el personal clave (por ejemplo, el Gerenciador del Riesgo / Inspector / Broker / Cliente) que pueda ser contactado en caso de cualquier problema.

Finalmente se entiende que la carga extra dimensionada por sus particularidades necesita de un manejo específico para cada mercancía, tratando de reducir los riesgos que puedan ocasionar demoras o pérdidas en proyectos sensibles para los inversores, el cliente y en general para la infraestructura de una nación. Es por esto que se recomienda tener en cuenta los siguientes puntos clave en la Gestión de Riesgos dentro de la cadena de logística del transporte:

1. Comienzo del viaje: Los inspectores nombrados evalúan el estado de la carga. A continuación, comprueban la calidad y la idoneidad del embalaje y los medios de elevación, y supervisan la carga, asegurando

que los ítems críticos estén debidamente asegurados y cubiertos en su transporte.

2. Carga en puerto: En el puerto de carga, se inspecciona la infraestructura del puerto y todos los mecanismos de elevación para asegurar que son adecuados y que los puntos de carga y descarga propuestos son adecuados.

3. Envío: Cuando es necesario, se determina la idoneidad de los buques o medios de transporte designados. Además, de la inspección previa de la carga, se supervisa el manipuleo, carga, estiba y amarre de los bienes a bordo de los buques o medio de transporte designados.

4. Descarga en puerto: Se llevan a cabo inspecciones adicionales de la infraestructura portuaria y de todos los mecanismos de elevación, junto con los reconocimientos previos a la descarga a bordo de los buques. También se supervisa la descarga.

5. Tránsito hasta el destino final: Se examina cualquier ruta de tránsito interior. Un inspector nombrado examina la idoneidad de las carreteras, la posibilidad de robos y si el transporte puede caber bajo cualquier puente y túnel. Si cualquier problema es identificado por adelantado, se sugieren rutas alternativas.

6. Descarga en el sitio final: Se inspeccionan los mecanismos de elevación y las instalaciones de almacenamiento, se realizan inspecciones de descarga y se supervisa la descarga.

Agradecimientos especiales
Nelson Di Bellonia
Gerente de Líneas Comerciales
Seguros Sura – Argentina
nelson.dibellonia@segurossura.com.ar



Transporte. Carga perdida. Solucionado.

Por esto ofrecemos soluciones a su medida:

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

Helvetia Latin America LLC
1395 Brickell Avenue, Suite 680
Miami, FL 33131, USA

simple. claro. helvetia 
Tu aseguradora suiza



EL SEGURO DE EMBARCACIONES Y BUQUES EN ARGENTINA

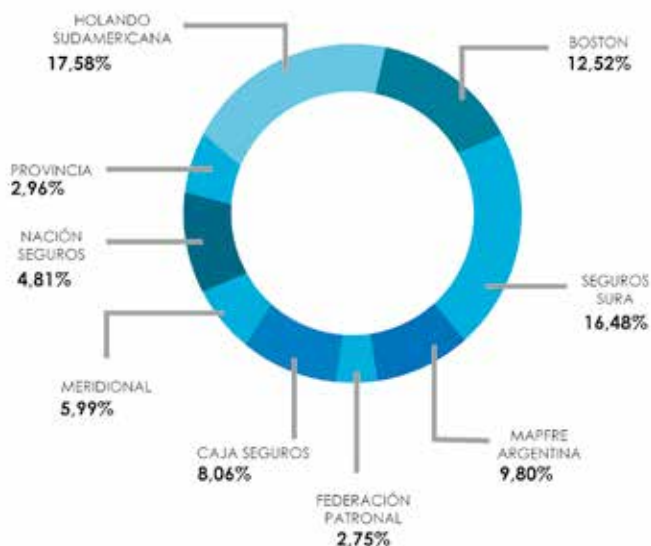


Autor: Eduardo Weisbek
Sub Gerente de Riesgos Marítimos
en La Holando Sudamericana

Argentina es un país privilegiado en cuanto a su extensión fluvial marítima. No solamente posee un litoral de mar de 4.000 km, que se extiende de norte a sur en el océano Atlántico, en una de las regiones más ricas en recursos pesqueros, sino que además tiene uno de los deltas más grandes y hermosos del mundo, en la desembocadura de los ríos Paraná y Uruguay. El Río de la Plata, que contiene las aguas de estos enormes ríos, es la puerta de entrada y salida de todas las mercaderías que son transportadas tanto para Argentina como para países limítrofes y el resto del mundo.

Tanto la navegación comercial como la de placer mantienen un continuo crecimiento que ha puesto a prueba a las compañías aseguradoras, para hacerse más conocedoras del rubro y convocar a los más reconocidos expertos en materia marítima.

El mercado argentino vende pólizas anualmente por un valor de USD 30.000.000 de primas.



Fuente: Datos SSN

Actualmente el mercado argentino se rige por leyes reguladoras de los contratos de seguros: la Ley de Seguros - 17418, la específica de marítimos Ley de Navegación - 20094, el Código Civil de la República Argentina y las Condiciones Particulares de Cobertura.

1) Embarcaciones de placer:



Fuente: Archivo propio

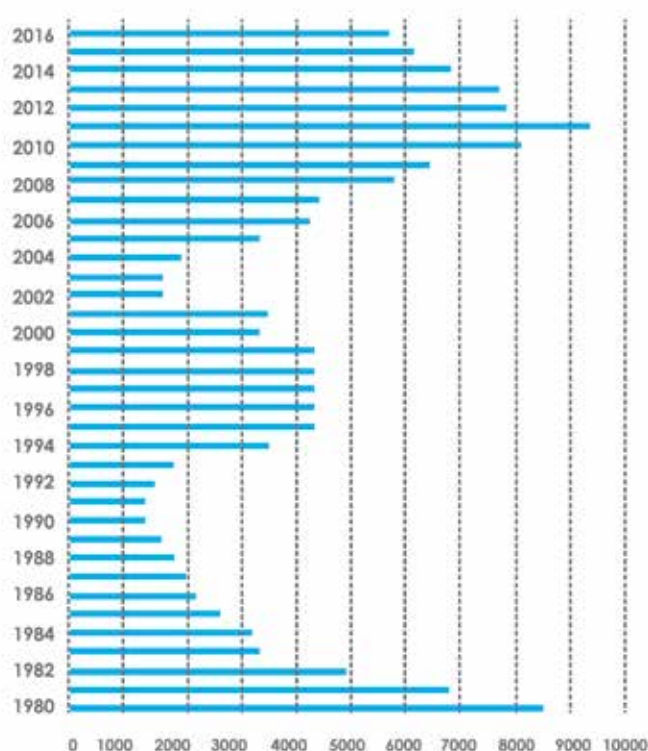
Es precisamente en el delta de Tigre, provincia de Buenos Aires, donde se instalaron los primeros astilleros a principios del siglo XX. Con una calidad proveniente de las migraciones españolas e italianas, la industria empezó a crecer rápidamente y en los años 60 —con la incorporación del plástico reforzado— el desarrollo fue muy importante. Al día de hoy hay censadas en el país cerca de 160.000 embarcaciones y más de 120 empresas constructoras y proveedoras de la industria.

El seguro para embarcaciones de placer o deportivas en Argentina no es obligatorio, por lo que tan solo un poco más del 10 % de la flota está asegurada.

Esto marca el grado de oportunidad de crecimiento que tiene el sector, no solo por la posible demanda por obligatoriedad sino por la misma cultura aseguradora que la población en general va incrementando día a día.

En Argentina hay cinco compañías que manejan el 90 % del volumen de pólizas en embarcaciones de placer y el 48 % del volumen se concentra en

Buenos Aires, donde se encuentran las más importantes por porte y valor (cruceros y veleros, principalmente).



Fuente: CACEL

La cobertura ofrecida en el mercado es una derivación de la Institute Yacht Clauses cl 328, traducida al español y utilizada en el mundo, y que fue convenientemente aprobada por la Superintendencia de Seguros de la Nación, ente que regula la aplicación de todas las coberturas ofrecidas en el mercado.

Las embarcaciones que se aseguran son: veleros, cruceros, lanchas a motor, semirrigidos, motos de agua y embarcaciones clásicas (construcción en madera).

Existen dos coberturas ofrecidas:

Una más completa, que dependiendo de la compañía aseguradora tienen distintos nombres, como por ejemplo la I.Y.C., con algunas pequeñas modificaciones pero que no cambian su espíritu asegurador. Es una "all risk" con exclusiones. Y la otra, que podríamos llamar "restringida", la cual limita la cobertura a la pérdida total más Responsabilidad Civil únicamente.

Ambas obviamente tienen adicionales que son netamente comerciales y que apuntan a necesidades del mercado no satisfechas en el clausulado general. Es el caso de la participación en regatas para veleros, la navegación oceánica para quienes se aventuran más allá de los límites de cobertura y los adicionales de Responsabilidad Civil (en Argentina la RC tiene como límite la suma asegurada de la embarcación).

La Prefectura Naval Argentina es el ente que controla el equipamiento de seguridad de embarcaciones, clubes y guarderías náuticas, y también otorga licencias para su conducción. Estos son requisitos fundamentales y excluyentes, junto con la matrícula de registro de las embarcaciones, para el otorgamiento de la cobertura.

Una de las características de La Holando, compañía de seguros, es que asegura embarcaciones "clásicas" (aquellas de más de 40 o 50 años, las cuales fueron fabricadas en madera y recicladas por sus nuevos dueños) así como los botes semirrigidos para los cuales se ofrece una cobertura específica por el tipo de embarcación. Igual ocurre con las motos de agua que están en furor en Argentina desde hace unos 5 años.

Principales características de la cobertura de embarcaciones de placer

- Daños totales y parciales.
- Choque de embarcaciones, objetos fijos o flotantes.
- Robo total y elementos fijos al casco.
- Daños por temporal.
- Responsabilidad Civil a personas y artículos transportados/no transportados.
- Incendio y RC por incendio.
- Navegación: ríos y lagos navegables, hasta Brasil.
- Salvamento, Sue and Labour.
- Huelga y vandalismo.
- Auxilio náutico las 24 horas (para el delta y el Río de la Plata).

La característica del seguro de embarcaciones de placer en Argentina ofrece una amplia gama de coberturas, que va desde el simple aseguramiento de la embarcación, pasa por la marina o guardería, transporte, sacada y botadura, y esta-

día en dique seco, hasta los seguros de accidentes personales para tripulación y embarcados.

En cuanto al mercado, la potencialidad es muy importante dado el grado de crecimiento de la industria naval liviana.

Principales características del seguro de embarcaciones de placer - Argentina

- Mercado potencialmente creciente.
- No obligatoriedad de asegurarse.
- Alrededor del 10 % del universo de embarcaciones aseguradas.
- Altamente estacional.
- Necesidad de tener 100 % inspeccionada y tazada la embarcación.
- Timoneles poco experimentados o capacitados.
- Parque relativamente nuevo.
- Alta carga impositiva.

2) Buques comerciales:

Tipos de buques fluviales/marítimos

- Areneros.
- Carga a granel.
- Carga general.
- Barcazas.
- Dragas.
- Remolcadores de empuje y de tiro.
- Supply.

Buques pesqueros

- Flotas Mar del Plata/Litoral sur
- Solitarios (armadores de un solo buque).

Las coberturas son derivadas de las cláusulas inglesas de la Institute Time Clauses y sus complementos se designan de la siguiente manera:

- Anexo 2 (Riesgos Enumerados).
- Anexo 3 (L.A.P.).
- Anexo 4 (L.A.P. absolutamente).
- Anexo 5 (solo casco sin RC).
- Institute Fishing Vessel.
- Builder Risk.
- Reparadores de buques.
- Towers (remolcadores).

Características del mercado argentino de buques de seguros:

FLUVIALES/MARÍTIMOS:



Fuente: Archivo propio

El Gran Rosario, en Argentina, pasó a ser “el foco portuario exportador sojero más importante del mundo” con casi 40 millones de toneladas (Mt) de soja y derivados embarcados en 2016. Además superó al Distrito Aduanero de Nueva Orleans (EE. UU.) y al nodo portuario de Santos (Brasil). De hecho, el Gran Rosario suministra el 44 % del comercio global de harina de soja y el 50 % del de aceite de soja, según datos de la Bolsa de Comercio de Rosario.

Las empresas navieras que por años se encontraron dedicadas al tráfico oceánico, comenzaron a principios de los 80 a mirar el corredor Paraná-Paraguay como potencial motor comercial de la región. Fue entonces cuando las primeras coberturas de cabotaje se desarrollaron.

A mediados de los años 80, en vista al porte creciente con que se estaban formando los convoyes de barcazas y a las regulaciones nacionales e internacionales de aplicación, las autoridades y terminales portuarias empezaron a exigir a los armadores fluviales lo que ya era de norma para los marítimos, es decir, que presenten los correspondientes seguros de responsabilidad y casco y máquinas.

EL SEGURO PARA EMBARCACIONES DE PLACER O DEPORTIVAS EN ARGENTINA NO ES OBLIGATORIO, POR LO QUE TAN SOLO UN POCO MÁS DEL 10 % DE LA FLOTA ESTÁ ASEGURADA. ESTO MARCA EL GRADO DE OPORTUNIDAD DE CRECIMIENTO QUE TIENE EL SECTOR

Fue entonces cuando los seguros fluviales pasaron a tener una doble función: la de cuidar el patrimonio de la empresa armadora y a la vez la de dar cumplimiento con los requerimientos nacionales, internacionales y privados frente a incidentes generados por sus buques o cargas.

El acuerdo del Mercosur en los años 90 consolidó el transporte fluvial mientras que el oceánico se contrajo temporalmente. Como resultado, muchos armadores de mar pusieron mayor énfasis en sus negocios fluviales.

Por lo tanto, la Hidrovía Paraná genera más trabajo para buques argentinos, de países limítrofes y del mundo, y por ende la actividad aseguradora crece en la misma proporción. Esta vía de transporte ha crecido tanto en los últimos 10 años, y se ha consolidado en la navegación de todo tipo de buques, que hoy se presenta como la "vía" de transporte fluvial más importante de Sudamérica.

En la actualidad las exigencias en materia de seguros de las embarcaciones fluviales son idénticas a las de los buques marítimos y ambas realmente mucho más complejas que en décadas pasadas, sobre todo en lo relacionado con daño ambiental como polución y remoción de restos. También las reclamaciones de tripulantes, de cargas y multas han convertido a los seguros navales en un instrumento indispensable del armador en el desarrollo de su actividad.

Notable también es el avance de las flotas que suministran arena a las cementeras locales, con buques de los denominados "areneros". Junto con el crecimiento de la obra pública se incrementó la actividad de las compañías areneras, al punto que hubo que echar mano a buques ya fuera de servicio y "aggiornarlos" al nuevo ne-

gocio. Este es uno de los puntos más difíciles de resolver a la hora de dar cobertura a los buques, ya que muchos de ellos figuran como contruidos a finales del siglo XIX. Para ello hubo que reforzar la inspección previa y llevar un control periódico a fin de poder mantener una permanente evaluación de riesgo. Igualmente, queda muy poco del buque original dado que las reconversiones a través del tiempo son casi totales. Son barcos de poco calado, que navegan en aguas tranquilas y protegidas. También embarcaciones dedicadas a tareas especiales como tendido de tuberías, sísmica, provisión a plataformas, mantenimiento de boyados, piloteado, dragado, transporte de prácticos, prevención y control de derrames, salvamentistas, remolcadores de puerto, proveedores de combustible, etc., se encuentran en una actividad cada vez más regulada por las normativas de aplicación y las responsabilidades contractuales que hacen necesaria la adaptación de sus coberturas como un traje "a la medida". Esto se conoce en el mercado internacional como coberturas "tailored".

Mención aparte son las embarcaciones dedicadas al turismo, representadas por el transporte de pasajeros en embarcaciones menores, donde el turismo de distintas nacionalidades conlleva potenciales riesgos de reclamaciones que resulten imponderables para los propietarios de las embarcaciones y los operadores turísticos.

El delta argentino es el principal demandante, que permanece poblado de lanchas de pasajeros denominadas "colectivas" (la mayoría de fabricación en madera), que a pesar de los años siguen prestando servicio con todas las medidas de seguridad disponibles. Otras se han dedicado a llevar turistas a pescar y acá el panorama es distinto porque se utilizan embarcaciones livianas de seis pasajeros o, en algunos casos, cruceros a motor que incluyen toures bien sofisticados. En el sur del país los portes son mayores, dado que son más que nada turísticos, como los que surcan el canal de Beagle y los lagos patagónicos, o los que salen al mar en la zona de Puerto Madryn en el avistaje de ballenas. Estos barcos por lo general están cubiertos por un seguro de casco y maquinaria y le agregan en exceso de RC una cobertura de P&I, que en el caso de Argentina es ofrecido por clubes extranjeros (principalmente de Inglaterra y España).

PESQUEROS:

Fuente: www.pixabay.com

El principal escollo asegurador que posee la flota pesquera Argentina es que en su mayoría tiene una antigüedad de MÁS DE 20 AÑOS. Esto, sumado a la falta de clasificación, hace muy difícil aplicación de la cobertura especial del Institute Fishing Vessel. Algunas compañías aseguradoras se aventuran a otorgarla, pero rápidamente comprenden el error por la magnitud que tienen los siniestros de maquinarias. En La Holando hemos cubierto con IFV flotas sin clasificar, pero con un sistema de seguimiento propio implementado por nuestro sector de ingeniería, el cual permanentemente está evaluando y conviniendo con los responsables de mantenimiento del armador, a la vez que interviene personalmente en los siniestros junto con los peritos y liquidadores designados. El resultado fue positivo en función de una baja de siniestralidad de más del 50 % y con una relación comercial que se estrecha día a día, a raíz de la conveniencia mutua del sistema.

En el ámbito pesquero también existió una evolución en las necesidades de los armadores como consecuencia de las normativas más exigentes en materia de polución y las crecientes reclamaciones de los tripulantes que motivaron la búsqueda de soluciones para proteger su patrimonio. El primero solucionado por adicionar coberturas de P&I en exceso, y con respecto a tripulación: la

cobertura de las ART (administradoras de riesgos de trabajo) terminan de complementar el cuadro asegurador de cada buque.

Por otro lado, las flotas españolas han sufrido algunas caídas económicas y producido abandono de barcos, ventas a armadores locales, desarme de plantas, etc. Un punto importante en Argentina es la falta de buques pesqueros y los altos valores que implican obtener un "permiso de pesca" que habilita al armador a pescar una cantidad y especie determinada de las aguas del Atlántico. Estas habilitaciones solo son transferibles cuando el buque otorgado desaparece ya sea por un siniestro o por desguace. Y al momento de asegurar se crea un problema porque al tasar el valor del buque, no tiene nada que ver el casco con el valor del permiso, este último no asegurable.

La flota marplatense como consecuencia de la falta de la especie "merluza", debió migrar debajo del paralelo 40° en la búsqueda de otras especies como el langostino, que en estos últimos cuatro años ha sido un excelente negocio. Vale decir que los barcos debieron acondicionarse para ese fin... y las coberturas también. Son mares más peligrosos y hostiles, sobre todo para barcos de mediano porte. Se han modificado no solamente las coberturas sino los valores de tasas de prima y deducibles.

Surge aquí un tema particular de la flota pesquera: el remolque.

La flota, además de antigua, tiene altibajos en cuanto al mantenimiento de los buques y esto va en línea con los vaivenes económicos del país y del sector. Por lo tanto, se genera un problema con los buques que quedan al garete por fallas de maquinaria o timón, lo cual genera que deban ser remolcados por algún pesquero de la zona.

Argentina no contempla en su flota de mar un protocolo de remolque de buques. Participa en operativos SAR, pero solo para personas. No para el buque. Por lo que cuando ocurre que algún pesquero sufre una avería de máquinas o timón y queda sin gobierno, la autoridad naval competente recurre a buques pesqueros de la zona y los obliga a que actúen como remolcadores. Tam-

poco hay empresas especializadas en remolque marítimo de emergencia. Así y todo hubo que buscar una solución a los reclamos de Asistencia y Salvamento, que este tipo de tareas provocaba. Largas discusiones que generalmente terminaban judicializándose fueron las impulsoras de la Cláusula de Remolque específica para buques pesqueros, que está aprobada por la SSN. Esta funciona con una tabla en dólares por hora de remolque y potencia del buque remolcado, que facilita una rápida liquidación y permite satisfacer las aspiraciones de reclamo del remolcador, todo rubricado por un acta de acuerdo de ambas partes.

CONCLUSIONES:

1. Argentina en materia de aseguramiento tiene embarcaciones de placer y un potencial muy importante debido al universo (160.000 embarcaciones), su crecimiento y la no obligatoriedad del seguro.

2. El crecimiento económico posibilitó la consolidación de la hidrovía que conlleva la fabricación acelerada de barcas, empujes y buques de diversa índole de este corredor fluvial único en Sudamérica.

3. La falta de patrones de cabotaje es un problema por solucionar porque facilita a los armadores a utilizar capitanes con poca o ninguna experiencia, lo cual agrava permanentemente el riesgo.

4. El sector turismo crece día a día y provoca la fabricación de nuevas embarcaciones y la necesidad de nuevas coberturas tanto de casco/maquinarias como de P&I.

5. La pesca, si bien es un sector castigado económicamente, está resurgiendo con la captura de nuevas especies antes no explotadas y eso posibilita que los armadores estén comprando nuevos barcos en el extranjero para aumentar y mejorar la flota, que necesitan a su vez nuevos tratamientos en su aseguramiento.

Agradecimientos especiales

Eduardo Weisbek

Sub Gerente de Riesgos Marítimos

La Holando Sudamericana – Argentina

eweisbek@laholando.com



ORGANIZA

ALSUM
ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA
DE SUSCRITORES MARÍTIMOS

AACS
Asociación Argentina de
Compañías de Seguros
120 años

VI Congreso Latinoamericano de Seguros Marítimos

BUENOS AIRES 2018



PATROCINA

Assistcargo

 Lugar:
Hotel Panamericano
Buenos Aires, Argentina

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

COBERTURA WAVELENGTH PARA PUERTOS: UN APOORTE DE LLOYDS A LA ESTANDARIZACIÓN



Fuente: www.pixabay.com

Las terminales portuarias en el desarrollo de sus actividades diarias requieren estar cubiertas por adecuadas pólizas de seguros, bien bajo los términos de un contrato celebrado entre él y la autoridad portuaria —como resultado de los términos de las tarifas previamente redactadas por esas autoridades portuarias, de acuerdo con las cláusulas de responsabilidad e indemnización que corren insertas en los contratos celebrados con un usuario particular—, o simplemente porque ese operador, terminal o empresa de logística en el manejo de carga, al no sufrir la materialización de un riesgo, decide transferirlo a una compañía especializada, es decir, a un asegurador.

Estas empresas (puertos, terminales portuarios, empresas de logística, estibadores, etc.) pueden decidir que el riesgo financiero envuelto en su operación no es tan grande como para justificar la compra de un seguro, y en consecuencia pueden operar sobre las bases de un autoseguro. En vista de lo mencionado arriba, el principal problema no es con quién asegurar, sino cuáles son los riesgos que deben ser asegurados y cuáles

les podrían ser soportados por el operador.

Hoy en día, los riesgos son cada vez mayores y más complicados debido a los niveles de uso y a los centros logísticos cada vez más sofisticados. Así, encontramos un número más elevado de accidentes de embarcaciones, cargas y lesiones corporales; impactos de las embarcaciones contra muelles y grúas; avería de maquinarias como consecuencia de una mayor utilización de equipos, como por ejemplo las grúas; daños materiales debido a catástrofes naturales; errores y omisiones, entre otros.

En este sentido, los productos de seguros deben adaptarse al agitado universo de los riesgos y se necesita seguir el ritmo del crecimiento y de la demanda del comercio mundial. La existencia de embarcaciones cada vez más grandes crea mayores riesgos y desafíos.

Ante esta problemática, en el año 2002 se creó una nueva clase de cobertura especializada en seguros portuarios dirigida a puertos, terminales portuarias, almacenes, compañías de servicios portuarios, operadores de carga y descarga, estibadores y empresas logísticas en el manejo de su de carga y por sus responsabilidades en el manejo de equipos, logística, terrorismo, interrupción de negocios y el riesgo de las embarcaciones.

Las actividades comerciales aseguradas van desde contenedores hasta cargas a granel, mientras que las operaciones de tamaño varían desde los pequeños especialistas hasta las multinacionales más grandes del mundo.

La cobertura Wavelength es manejada a nivel mundial por compañías con gran experiencia en este producto altamente especializado, y que dentro de su portafolio entregan diferentes opciones para satisfacer las necesidades del cliente. Esto incluye la cobertura disponible para áreas de catástrofe tradicionalmente altas con límites altos, así como una cobertura más modesta requerida por operadores más pequeños.

Wavelength se enfoca en proporcionar seguros para:

- Puertos, terminales y depósitos.
- Envase general y comercio a granel.

- Astilleros, centros de limpieza interior, depósitos de transporte y almacenes.
- Estibadores y otros proveedores de servicios relacionados.

Los principales riesgos cubiertos son:

1. Responsabilidad de terceros, que incluye lesiones/daños a terceros y propiedad, contaminación y responsabilidades contractuales. También están disponibles extensiones de cobertura, tales como multas y arancel, retraso y entrega ilícita e infracción de los derechos personales.
2. Equipos de manipulación para todos los riesgos de pérdida física y daños, incluidos terremotos, tsunamis, maremotos, erupciones volcánicas y tormentas de viento.
3. Propiedad para todos los riesgos de pérdida y daño físico, que incluye impacto, terremoto, tsunami, maremoto, erupción volcánica y tormenta de viento.
4. Interrupción comercial, que surge de la pérdida de equipo o propiedad de manejo, o de bloqueo de parte.
5. Port Craft, cobertura de riesgos de Hull y P&I, con base en los riesgos de una parte.
6. Logística.
7. Terrorismo.

Principales exclusiones:

A continuación, se mencionan algunas exclusiones con respecto al capítulo de la cobertura relacionado con la responsabilidad civil:

- Daños a empleados del Asegurado
- Daños por continua o repetida exposición a sustancias nocivas
- Pérdida o daño a propiedad o equipo del Asegurado
- Responsabilidad por entrega de mercancía sin conocimiento de embarque (Bill of landing)

La cobertura puede variar según la capacidad de las compañías aseguradoras que la ofrecen y la negociación que se hace con el cliente, donde algunas exclusiones pueden omitirse si se realiza un análisis previo de los diferentes riesgos.

Los riesgos del equipo de propiedad y manejo



Fuente: www.pixabay.com

pueden ser asegurados ya sea según el valor total o con base en la primera pérdida. Varios niveles deducibles están disponibles para satisfacer las necesidades de los asegurados. Algunos asegurados pueden decidir mantener sus costos de seguro reteniendo más riesgo, como aumentar los deducibles, mediante la introducción de una retención agregada o asumiendo un elemento de coaseguro.

Wavelength puede satisfacer tales requisitos, por lo que los clientes tienen la opción de comprar el mayor o el menor seguro que deseen, ya que cuentan con la experiencia de manejadores de reclamos especializados.

Como parte de las ventajas que ofrece la cobertura Wavelength encontramos su especialidad de riesgos cubiertos en relación con seguros de responsabilidad civil generales. En consecuencia, esta sofisticación se traduce en mayores primas.

En conclusión, la cobertura Wavelength es una solución al acceso del mercado global de seguros, al proponer una estandarización y una comprensión detallada de diferentes soluciones locales, pero no debemos dejar de lado que los riesgos tradicionales están siendo superados por problemas que anteriormente ni imaginábamos pudieran ocurrir, como la violencia política y ciberataques, entre otros. Por esto, estas coberturas deben acoplarse a los cambios del mundo de hoy.

Para mayor información puede consultar la siguiente Fuente: www.wavelengthinsurance.com



Su
conocimiento
profundo

+

Nuestra
perspectiva
única

=

Una visión
más clara del futuro



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

swissre.com

CLAVES DE LA OFERTA Y LA DEMANDA EN LA EVOLUCIÓN DEL SEGURO DE TRANSPORTE



Fuente: www.pxhere.com



Reseña de la Conferencia realizada en el Congreso ALSUM en Lima 2017 a cargo de Arnaldo Rotella, Gerente de Marine y Transporte en Crawford Chile

La reflexión planteada como guía fue: ¿cómo se puede evolucionar en el sector de seguros de transporte? Por lo tanto, para responderla se hace alusión a la demanda como elemento principal del mercado, debido a que quien la satisface mejor es quien le gana al cliente a la competencia, como consecuencia de que los consumidores no se resisten a la oferta de aquellos que dan las mejores soluciones en temas de eficiencia, calidad y tiempo. Un ejemplo de esto son las estaciones de combustible, las cuales hace unos años solamente se preocupaban por vender gasolina y aceite, y ahora —producto de la demanda— también tienen baños y servicio de comida, además de otros servicios complementarios.

Por su parte, el proceso productivo (oferta) ha presentado una fuerte evolución en los últimos años. La visión tradicional se asemejaba a una olla a presión en la cual las compañías se dedicaban únicamente a producir, a transportar o a vender,

pero actualmente como resultado de márgenes de utilidad tan bajos se hace necesario integrar todos los procesos, como es el caso de empresas de retail que deciden conformar su propia compañía de transporte, fusionando la distribución con el transporte; así mismo, piensan en crear sus propias marcas de productos, lo que supone pasar de la distribución a también encargarse de la producción. Por lo tanto, en la actualidad hay fusiones en los procesos productivos.

Para las personas que trabajan en el sector de la oferta es más complejo que antes, debido a que tienen que desarrollar cierto nivel de atributos especiales como: a. conocimiento, es decir ser especializado en su ramo; b. multidisciplinario, significa tener la capacidad de trabajar con especialistas de otros sectores; c. integración y d. comunicación, todo con la finalidad de obtener el producto final más amplio, que responda a los requerimientos de la demanda.

El análisis del caso de los supermercados indica que diariamente no solo venden sus productos, sino que registran la información del margen de ganancia, rotación y reclamos, lo que les facilita tomar o no la decisión de producir mediante

una marca propia arroz y granos, entre otros. El mercado funciona como un sistema racional que busca lograr los mayores beneficios para una comunidad o un país, a través de la eficiencia en responder a las necesidades de la demanda y que se traduce en una competencia entendida como cruel, debido a que quien no logra ajustarse a los cambios simplemente desaparece del negocio.

Es decir que la industria del seguro ha evolucionado a la par del comercio y ha respondido a los desafíos. Se destacan los siguientes ejemplos:

En los inicios de los procesos de liquidación alguien dijo: "Vamos a hacer una póliza flotante que cubra todos los viajes de una empresa" y la primera respuesta del mercado asegurador fue que no, debido a la asimetría de información o a que solamente se enviarían embarques riesgosos. Hoy, después de diferentes discusiones, todos los seguros trabajan por programas anuales, es decir que nadie adquiere pólizas individuales.

Anteriormente, las pérdidas se calculaban recogiendo cada uno de los papeles para valorar de forma exacta el costo del producto, pero se descubrió que salía más costoso recopilar la información. Entonces ahora el cálculo se realiza mediante una forma más eficiente, como lo es CIF + X %.

La Cláusula de Tránsito tradicionalmente correspondía al aseguramiento de puerto a puerto, pero hoy día gracias al transporte multimodal se garantiza que la póliza sea bodega a bodega. El análisis ahora se centra en las empresas exportadoras o importadoras que son exitosas, las cuales se especializan en generar un buen producto en un solo lugar. Luego amplían su espectro a diferentes sitios de producción y finalmente aumentan su portafolio de bienes. Esto se traduce en una mayor complejidad del proceso productivo al convertirse en fabricantes, distribuidores y tomar decisiones afectadas por las características intrínsecas (normas, materias primas) de cada mercado o país en el cual se comercializa el producto. La clave radica en ser flexible a todos los factores que influyen la venta de un bien en diferentes lugares para poder aprovechar las oportunidades del mercado.

Antes las empresas se consideraban como las productoras de un bien, pero ahora buscan ofrecer soluciones a las necesidades del mercado, debido a que entienden que si no son flexibles a la demanda no tendrán éxito. Por esto profundizan en sus productos y generan una constante evolución de ellos, lo que evidentemente hace más complejo el proceso productivo. En consecuencia, las empresas requieren ser apoyadas por proveedores que les solucionen sus nuevos desafíos, de forma eficiente e integral.

Debido a esta evolución, se presenta el gran reto para el sector asegurador de responder a las nuevas demandas de los asegurados y otorgar coberturas a un mercado flexible, algo que no es para nada fácil. El seguro debe dar respuesta a las necesidades surgidas de un mercado que fusiona los conceptos de producción, distribución y venta; es decir, que ahora se habla de flujos productivos que no solo van bodega a bodega sino cadenas más amplias que requieren soluciones integrales.

Para el caso específico de los flujos productivos, el seguro de carga tiene la ventaja comparativa de responder a sus necesidades debido a



Fuente: www.pxhere.com

que es una póliza de flujo en la cadena de valor que asegura, en cada momento, los diferentes valores que se presentan. Durante el transcurso de los años, gracias a un mayor conocimiento del transportista, las coberturas se ampliaron de puerto a puerto hasta bodega inicial y bodega final. Ahora el mercado demanda nuevas pólizas que respondan a los productos integrados, así el asegurado deba pagar una mayor prima. Por lo tanto, hoy día la extensión natural del seguro de transporte es asegurar los procesos productivos de las materias primas, así como la distribución final de los bienes.

Se destacan estas ventajas comparativas del sector asegurador de carga, en relación con los demás:

1. Conoce y comprende de los productos.
2. Entiende de riesgos y operación del transporte y la logística.
3. Comprende los riesgos relevantes de la distribución.
4. La póliza asegura los riesgos no controlados por el productor o comerciante.
5. Está al tanto de los problemas de las autoridades y los gobiernos.
6. La póliza de carga ha funcionado bien, es decir que a pesar de enfrentar diariamente la movilización de miles de contenedores, los resultados han sido los esperados.

Ahora bien, también es importante resaltar los siguientes puntos por mejorar, por parte de la suscripción de seguros de transporte:

1. Conocer mejor los procesos productivos.
2. Entender los sistemas de costeo de empresas: costos directos-indirectos.
3. Comprender el efecto de la contaminación de productos en la producción.
4. Administrar el problema de cúmulos en fábricas y bodegas.
5. Saber los riesgos en bodegas.

6. Dominar herramientas de mitigación frente a la ocurrencia de un evento.
7. Comprender y administrar el efecto del "robo hormiga" en almacenes.

8. Comenzar a estructurar pólizas por tipo de industria.

Finalmente, se entiende que los seguros de transporte de carga han comprendido la importancia de la demanda, han evolucionado junto a las nuevas necesidades del cliente y deben continuar adquiriendo conocimiento que les permita seguir desarrollando un producto que cumpla con las expectativas del mercado. Además, se concluye que:

1. Seguirá creciendo el comercio internacional, no tiene retroceso.
2. Las empresas tienen el desafío de responder a los mercados y las necesidades.
3. Las compañías demandan un seguro integral a su actual flujo productivo.
4. El sector asegurador tiene el reto de responder a esa necesidad.
5. Se visualiza que el ramo de carga es el que tiene la mayor ventaja comparativa.
6. Estará en la capacidad y madurez de estos profesionales, aprovechar estas ventajas.
7. Se requiere desarrollar capacidades y conocimientos para lograrlo.



Fuente: www.pxhere.com



6 CICLOS DE ESTUDIO

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



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

LOS CURSOS VIRTUALES SON OFRECIDOS GRATUITAMENTE A NUESTROS AFILIADOS

Nota: El examen final sí tiene costo. Aplican condiciones y restricciones.

ACREDÍTESE



**AL ALCANCE
DE UN CLIC**

www.alsum.co/elearning



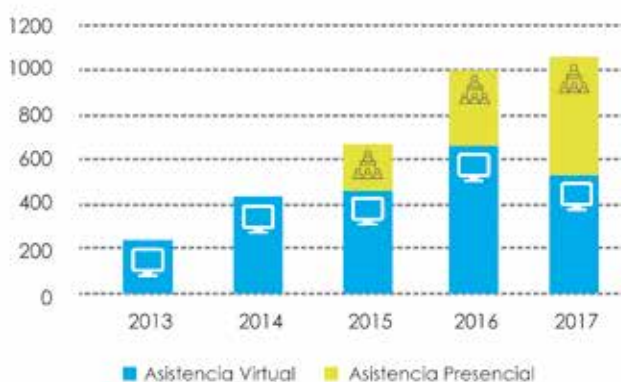
Foros ALSUM

Uno de los productos de ALSUM más conocidos por los afiliados y no afiliados son los Foros, que se realizan mensualmente. El primer año se dictaron 6 charlas individuales, con una asistencia de 280 personas; en 2017 ALSUM llevó a cabo 28 charlas distribuidas en 12 Foros y la asistencia ha crecido casi 4 veces desde cuando iniciamos su organización. Lo anterior significa que en 6 años ALSUM ha brindado conocimiento a más de 3.600 personas en la región, en su mayoría afiliados (80 %). Gracias a estos eventos la base de afiliados ha ido creciendo, y ascendió en 2017 a 75 compañías locales y regionales. Además, hemos llegado a más de 120 empresas en Latinoamérica, que antes no encontraban en el mercado una solución a sus demandas de capacitación en Marine.

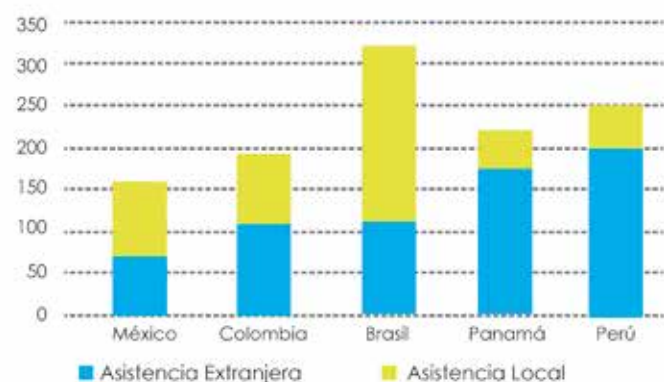
En 2018 seguiremos haciendo presencia en la región, y aunque habrá menos eventos presenc-



ASISTENCIA DE FOROS 2012 . 2017



ASISTENCIA CONGRESOS 2013-2017



les que el año anterior, el plan de ALSUM es visitar 13 países, 3 más que en 2017, incluidas Bolivia, Honduras, Guatemala y República Dominicana. El formato de Foros presenciales con varias charlas se mantendrá, pues ha sido bien recibido en aquellos lugares donde se ha realizado, con entrada gratuita para el mercado local.

Congreso ALSUM

Los Congresos Latinoamericanos de Seguros Marítimos comenzaron en 2013, en Ciudad de México, con 157 asistentes; en 2017, al Congreso realizado en Lima, se inscribieron 250 personas y se logró la mayor presencia de extranjeros en un evento presencial de ALSUM: 200 personas. En total, a los Congresos de ALSUM han asistido casi 1.200 personas.

Para 2018, el VI Congreso Latinoamericano de Seguros Marítimos se llevará a cabo en Buenos Aires y esperamos unos 270 asistentes, por el gran potencial que tiene el mercado local.

El formato cambiará levemente, pues las jornadas académicas empezarán el lunes 29 de octubre en la tarde, antes del cóctel de bienvenida, y se extenderán hasta la tarde del miércoles 31 de octubre. Lo anterior para responder a la solicitud de varios afiliados asistentes, quienes esperan tener un mayor tiempo para compartir experiencias con sus colegas.

¡Los esperamos en Buenos Aires!

LICUEFACCIÓN DE LA CARGA, UNA PREOCUPACIÓN CONSTANTE

Thorge Scheel

Head of section Africa, Middle East, LatAm, Caribbean - All Marine Businesses

Aunque pocos han escuchado el término, la licuefacción de la carga es un problema constante en el mundo y en Latinoamérica. En marzo de 2017, en la costa de Uruguay, la embarcación Stellar Daisy se hundió mientras llevaba una carga de mineral desde Brasil hacia China. Este barco de casco único —cuando ya no se permiten en casi ningún lugar del mundo— fue modificado para pasar de ser un gran transportador de crudo (VLCC, por su sigla en inglés) a un gran portador de minerales (VLOC). Para el que sería su último viaje, fue cargado con mineral de hierro, que es bastante lodoso, para que una vez llegara a destino se refinara el mineral desde ese lodo.

La embarcación alcanzó a recorrer aproximadamente 730 millas náuticas antes de hundirse, y los estudios posteriores mostraron que había dos po-

sibles razones: el casco se había roto, causando su hundimiento o, casi con seguridad, se había presentado una licuefacción de la carga, lo que llevó a la desestabilización del buque y su hundimiento. Este, infortunadamente, no es el único caso en años recientes: tan solo en 8 años, se han perdido 11 embarcaciones y 120 vidas por causa de esta situación. Se ha comprobado que solo se necesitan 45 minutos para que un barco se desestabilice debido a la licuefacción y se hunda, lo cual explica la mortalidad tan alta de la tripulación, pues no hay tiempo para ponerla a salvo. Para evitar que eso suceda, hay que tener en cuenta al menos seis factores:

1. El transportista debe cumplir con el Código Marítimo Internacional de Cargas Sólidas a Granel (IMSBC, por su denominación en inglés). Fue creado en 1965 y aplica para todas las cargas sólidas a granel, excepto granos. El capitán del navío debe asegurarse de conocer el Código, de que sus recomendaciones se cumplan e, incluso, de llevar una copia a bordo.
2. La forma correcta de cargar la mercancía es esencial para el viaje: hay que cerciorarse



Ruta y lugar de hundimiento del Stellar Daisy, Fuente: Google Earth, NOAA.

de una distribución pareja de la mercancía en la bodega y de que la velocidad de carga no sea muy elevada (ya que puede llevar a daños estructurales en el casco). Si no se cumple esto, y por las vibraciones propias de la nave, la mercancía puede fluir sin control por las bodegas, lo cual causa la desestabilización del buque.

3. Considerar el tipo de carga que va en el buque según la clasificación otorgada por el Código: el grupo A se refiere a las cargas que pueden licuarse si son transportadas con exceso de contenido de humedad sobre el Límite de Humedad Transportable (TML); el grupo B tiene que ver con las cargas que suponen un riesgo químico y pueden causar situaciones peligrosas en el buque; el grupo C reúne aquellas cargas que no se licúan ni presentan riesgos químicos. El peligro de no conocer bien la carga es que puede pertenecer al mismo tiempo a los grupos A y B.

4. En relación con el punto anterior, es imperativo saber el Contenido de Humedad (MC) de la carga antes de la salida del buque. Básicamente se refiere a establecer que la cantidad de agua que lleva la carga no sea excesiva y pueda presentar flujos no deseados. Para saber con seguridad, es ideal realizar pruebas rápidas para medir el contenido de humedad de la carga; algunos de ellos son: la prueba de la mesa, en la que se coloca cierta cantidad de carga en una mesa móvil, y si la carga se licúa, es decir no permanece estable, lo mejor sería detener el proceso de embarque; la prueba de la lata consiste en

golpear una lata llena de la carga contra el piso 20 veces y, si al final queda una capa de agua por encima, lo mejor es no salir del puerto con ella; otros métodos conocidos son el de penetración y el test de Proctor/Fagerberg.

5. Es esencial prevenir la licuefacción desde la fuente de la carga: hay lugares en los que la mercancía está expuesta al clima, otros donde ni siquiera los inspectores o surveyors pueden hacer su labor, o incluso sitios en los cuales las declaraciones emitidas no cumplen con el Código, pero se permite la salida del buque del puerto, entre otros problemas.

6. El país de origen tiene un rol significativo para la causa de la licuefacción: países tropicales o con climas húmedos como Brasil, Filipinas, India o Indonesia, tienen la mayor presencia de siniestros por licuefacción.

Si sucede un siniestro, ¿quién es el culpable?

Hay varios efectos de un siniestro por licuefacción: embarcación perdida o dañada, carga perdida o dañada, tripulación herida o perdida, daño por polución y escombros que remover. A su vez, habría varios actores involucrados: el armador, el fletador, el transportista y los intereses de la carga. Pero, ¿quién finalmente tendrá que pagar? Por lo general, el último fletador en la cadena de flete o quizás el fletador por viaje, quien seguramente tendrá un seguro P&I para fletadores.

Ahora bien, un siniestro de este tipo afecta a todas las líneas de marine, como se aprecia en la imagen.



Prueba de la lata para licuefacción de la carga, Fuente: Safety4Sea, "Liquefaction testing is inadequate, ABTO says", 23 de junio de 2017.



Póliza de carga: si vemos una cobertura ICC A, Todo riesgo, tiene la exclusión 4.4 "vicio inherente o naturaleza del bien asegurable" y la 5 "falta de navegabilidad de la embarcación asegurada". Como el buque estará algunos metros bajo el agua, es difícil probar esa falta de navegabilidad.

Póliza de cascos: si se toma una cobertura Todo riesgo, estará cubierta la eventualidad, pero tanto el asegurador de carga como el de cascos tienen derecho a un recurso contra el P&I.

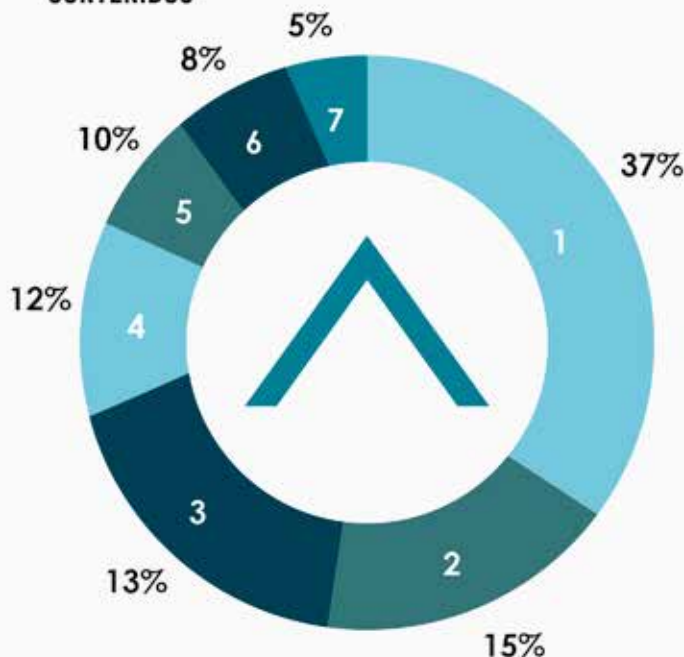
Póliza de P&I: ya sea un seguro para fletador o uno para el armador, se toma una póliza de peligros nombrados, pero sin inclinación a restringir su cobertura por ser mutuales. También por su naturaleza mutual, los P&I suelen publicar circulares técnicas para la tripulación, incluyendo el Código de Carga a granel, así como listas de chequeo de procesos previos, durante y posterior al embarque. Para responder a los recursos de los aseguradores de carga y cascos, las principales coberturas afectadas serían: responsabilidad de la carga, contaminación, daño al casco y responsabilidad por los escombros, entre otras, dependiendo del caso.

Conclusiones y consejos para el suscriptor

1. Cuando se suscriba un riesgo de carga a granel debe garantizarse que se cumpla estrictamente el Código IMSBC.
2. En caso de duda, siempre se debe involucrar a un inspector o surveyor, para examinar la carga antes de su embarque, supervisar el proceso de llenado de bodegas y servir como intermediario con la tripulación.
3. Elevar la conciencia sobre el riesgo por parte de los armadores, fletadores y tripulación, mejorando su capacitación.
4. Ya que la mayoría de los costos y recursos serán a nombre de los aseguradores de P&I, debe ser de interés de los aseguradores de carga y casco saber cuál Club de P&I es y cuáles medidas de gestión de riesgos han sido presentadas al barco y seguidas por la tripulación.

Munich RE 

BIBLIOTECA ALSUM CONTENIDOS



1. MEMORIAS DE EVENTOS
2. VIDEOS
3. CLAUSULADOS
4. DOCUMENTOS TÉCNICOS
5. RESEÑAS Y ENSAYOS
6. CONVENIOS Y NORMAS
7. REFERENCIAS A TERCEROS



Del big data al smart data

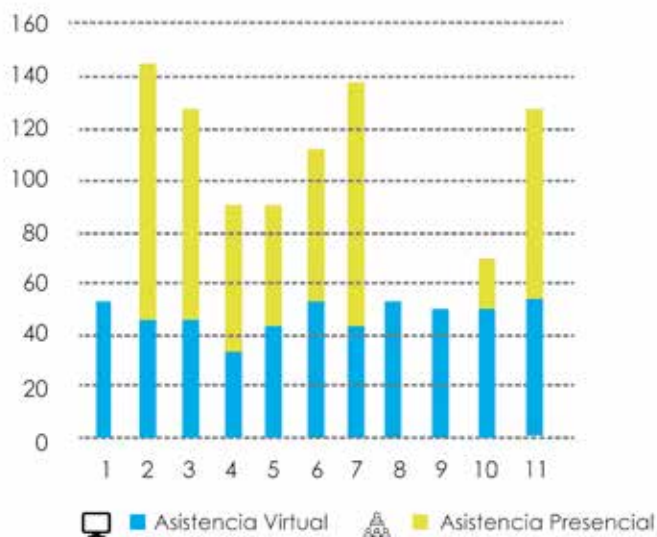
Transformemos juntos el análisis
de datos en beneficios futuros.

Más información en: munichre.com/smartdata

FOROS ALSUM 2017 Y CONGRESO 2018

En el 2017 ALSUM estuvo presente en ocho países de Latinoamérica, a través de la realización de conferencias conocidas como Foros, con los cuales llegó a una audiencia total de 1.100 personas.

ASISTENCIA FOROS 2017



1. Subrogación en cascos
2. Costa Rica
3. Colombia
4. Perú
5. Chile
6. México

7. Argentina
8. Suscripción de carga
9. IUMI 2017
10. El Salvador
11. Venezuela

Continuamos con la política de puertas abiertas para el mercado local donde se organice y con transmisión exclusiva para nuestros afiliados en el resto de la región. Así también, en la Biblioteca de ALSUM —exclusiva para los afiliados— los interesados pueden encontrar presentaciones y grabaciones de eventos anteriores.

Aunque para ALSUM es prioridad hacer presencia en toda la región, algunas de las conferencias técnicas del año fueron exclusivamente virtuales, con expertos latinoamericanos, e incluso transmitidas desde eventos alternos como la Conferencia de la IUMI, en Tokio.

Foro ALSUM Costa Rica



El 31 de marzo de 2017, el equipo de ALSUM estuvo presente en San José de Costa Rica, en el Hotel Sheraton, en un evento de una mañana al que asistieron 85 personas de forma presencial y 50 de manera virtual. Con el patrocinio de Zurich, Odio y Raven, el evento contó con cuatro ponencias: El Seguro Marítimo en Latinoamérica, a cargo de Leonardo Umaña, secretario general de ALSUM; Siniestros de pólizas en grandes acumulaciones, con Mauricio Martínez, de CRM; Aseguramiento de transporte de vehículos, por parte de Juan Carlos Salcedo, de Liberty International Underwriters; y Reaseguro de Responsabilidad Civil Portuaria, con Luis Tojeiro, de Atlantic Reinsurance Brokers.

Entre las reflexiones propias de cada conferencia podemos resaltar algunas de gran importancia: 1) El mercado centroamericano de seguros de transporte tiene un inmenso potencial de expansión y de tecnificación, y se requieren esfuerzos por parte de toda la cadena de valor del ramo para que así sea; 2) Esta región no ha sido ajena al desarrollo y la oferta de pólizas integrales que no se limitan únicamente a la cobertura de riesgos en tránsito, pero existe la necesidad de capacitar a los suscriptores y corredores para que —aunque innovadoras— esta clase de soluciones para los clientes no reviertan negativamente en la contabilidad de las empresas, por inexperiencia en los riesgos que se asumen.

Foro ALSUM Colombia



Con el patrocinio de JLT Re Colombia, el 6 de abril en Bogotá se llevó a cabo el segundo Foro ALSUM presencial del año, que convocó a 70 personas de manera física y a más de 50 de forma virtual. En este evento se trató por primera vez el tema del terrorismo, el cual estuvo a cargo de Michael Yeats, de Munich Re. También se habló sobre aseguramiento de mercancías especiales, por parte de Miguel Velásquez, de Hannover Re y, por último, de los desafíos jurídicos de la implementación de pólizas de Stock Throughput, a cargo de Jorge Cruz, del patrocinador JLT Re Colombia.

La reflexión central fue la innovación como medida de urgencia respecto al preocupante panorama mundial de intercambio de mercancías y precios de fletes y primas; aunque es necesario reinventarse, los suscriptores deben prepararse para afrontar los nuevos retos de pólizas de presencia reciente en la región, y es evidente que ALSUM desempeña un papel muy importante en esa preparación.

Foro ALSUM Perú

Innova Re, corredor de reaseguros de Perú, patrocinó este evento que contó con la presencia de 60 personas de manera física y 40 de forma virtual. Los temas incluyeron una actualización del caso Hanjin y sus efectos en la industria de marine, la explicación técnica del fenómeno de El Niño Costero y las soluciones tecnológicas para reducir los riesgos en el transporte.

Foro ALSUM Chile

Se llevó a cabo en las instalaciones de Seguros Sura, en Santiago, y convocó a 100 personas, repartidas en partes iguales entre conexión virtual y presencia física. Jonathan Spencer, de The Spencer Company, Nueva York, impartió dos conferencias: Siniestralidad en pólizas de Responsabilidad Civil Marítima, y Avería Gruesa, sus factores determinantes y mitigación de pérdidas. El otro asunto discutido fue distribución de mercancía a nivel urbano, sus coberturas y gerenciamiento de riesgos, a cargo de Alan Marin, de AssistCargo.

Foro ALSUM México

Nuevamente el escenario fue el auditorio principal de la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguro, AMIS, y el tema transversal fueron las pólizas disponibles en el mercado, tanto para carga como para cascos, y la responsabilidad marítima. Leonardo Morales, de Helvetia, explicó las principales diferencias entre las cláusulas de 1982 y las de 2009; Edward Benavides realizó una comparación entre las cláusulas inglesas y las americanas para cascos y Juan Carlos Merodio analizó la cobertura de las Cláusulas Wavelength para responsabilidad marítima.

Foro ALSUM Argentina



Con el patrocinio de AssistCargo, que también es el patrocinador Diamante del VI Congreso Latinoamericano de Seguros Marítimos a realizarse en octubre de 2018 en Buenos Aires, el evento también tuvo tres charlas especializadas en cada uno de los subramos de marine: Nelson Di

Bellonia, de Seguros Sura, trató la suscripción de pólizas para carga sobredimensionada; Eduardo Weisbeck, de La Holando, analizó los tipos de barcos y sus respectivas coberturas, y Henrique Cabral, de Munich Re, expuso la suscripción de pólizas de responsabilidad portuaria.

Foro ALSUM El Salvador

Aprovechando la presencia de ALSUM en el evento de FIDES, realizamos un foro en el Holiday Inn de San Salvador con dos charlas: Erika Schoch, de Swiss Re y presidenta de ALSUM, habló a los participantes de aquellos elementos por tener en cuenta cuando se suscriben pólizas de carga y su influencia en las capacidades de reaseguro; Andrés Rodríguez, de OET, habló desde Colombia del gerenciamiento del riesgo de hurto en el transporte de carga.

Foro ALSUM Venezuela



Por primera vez, y con el patrocinio de Provincial Re, ALSUM hizo presencia en Venezuela con un evento al que asistieron 100 personas del mercado local. Los temas discutidos fueron: Panorama del Seguro de Transportes en Latinoamérica, por parte de Leonardo Umaña, secretario general de ALSUM; Tipos de embarcaciones: riesgos y aseguramiento, con Luis Tojeiro, de Atlantic Reinsurance Brokers; y Confusiones típicas en reclamaciones de seguros de transporte de carga, por Ezequiel Bracho, de Red's Surveyor Cargo Marine.

VI Congreso Latinoamericano de Seguros Marítimos – Buenos Aires 2018

En octubre de 2017, con una asistencia de más de 250 personas -el evento que más extranjeros ha tenido- se realizó la quinta versión del evento más importante de seguros marítimos en la región en el Swissôtel de la ciudad de Lima.



El evento contó con 15 conferencias técnicas y 4 talleres prácticos, cuyas principales temáticas fueron: nuevos riesgos que impactan al seguro marítimo, como es el caso de los riesgos cibernéticos, y cuyo exponente fue Anthony Cowie, Senior Vice President de Ocean Marine para las Américas de Swiss Re; un repaso de riesgos tradicionales pero que presentan gran frecuencia en siniestralidad, como la Licuefacción de carga y su impacto en la estabilidad de los buques, conferencia dada por Thorge Scheel, responsable de Marine para África, Medio Oriente, Latinoamérica y el Caribe de Munich Re. Una de las conferencias más relevantes fue la de Mariella Dauphinee, miembro del Comité de Loss Control de la IUMI, y quien, conjuntamente con ALSUM, editó y actualizó el Manual de Seguros de Transporte Marítimo, que se lanzó al público durante el Congreso.



En la parte social, los asistentes conocieron uno de los astilleros más importantes del Perú, el museo naval de este país y una marina de yates, donde se analizaron este tipo de riesgos; la noche de despedida fue en otra marina en el área de Miraflores, donde los asistentes se deleitaron con la gastronomía peruana dándole adiós a una versión más de la plataforma de networking marítimo más importante de las Américas.

Para conocer nuestras memorias ingrese a:
www.alsum.co/congreso2017/memorias-y-congreso

VI Congreso Latinoamericano de Seguros Marítimos – Buenos Aires 2018



Durante el V Congreso Latinoamericano de Seguros Marítimos, llevado a cabo del 16 al 18 de octubre de 2017 en Lima, se presentó la siguiente sede del Congreso, Buenos Aires, ciudad en la que, del 29 al 31 de octubre de 2018 tendrá lugar la sexta versión de el evento más importante en la región sobre seguros marítimos.

Este año el formato de conferencias y talleres se mantendrá, con el único cambio de que las actividades académicas empezarán el lunes en la tarde, previas al coctel de bienvenida. En total habrá 17 charlas y 4 talleres durante los 3 días del evento, con conferencistas de talla internacional, tanto del mercado local argentino, la región, e incluso Europa y Estados Unidos.

Si bien habrá módulos que cubren los distintos ramos de marine -carga, cascos y responsabilidades marítimas- hay un tema en común transversal a todos ellos, la tecnología. Con reflexiones sobre los nuevos desarrollos que día a día trae el siglo XXI, este congreso hace un énfasis especial en las herramientas disponibles para los suscriptores, tanto en los campos de gerenciamiento de riesgos, como en la suscripción en sí. Adicionalmente, la tecnología no solo presenta oportunidades, pero también retos a los que los suscriptores deben hacer frente, como los cibernéticos o de automatización de procesos logísticos. Todo ello va de la mano con temas técnicos sobre coberturas y demanda de los clientes, que, sin duda alguna, hará de este Congreso uno de relevancia significativa para las nuevas generaciones.

GRANELES LIMPIOS: CEREALES



Fuente: www.pxhere.com

Los cereales son hierbas (miembros de la familia de las monocotiledóneas Poaceae, también conocida como Gramineae) cultivadas para los componentes comestibles de su grano (botánicamente, un tipo de fruta llamada cariósipide), compuesta de endospermo, germen y salvado. Los cereales se cultivan en mayor cantidad y proporcionan más energía alimentaria en todo el mundo que cualquier otro tipo de cultivo y son, por lo tanto, cultivos básicos.

En su forma natural (como en el grano integral), son una rica fuente de vitaminas, minerales, carbohidratos, grasas, aceites y proteínas. Sin embargo, cuando se refina mediante la eliminación del salvado y el germen, el endosperma restante es principalmente carbohidrato y carece de la mayoría de los otros nutrientes. En algunas naciones en desarrollo, el grano en forma de arroz, trigo, mijo o maíz constituye la mayoría del sustento diario. En los países desarrollados, el cereal es moderado y variado, pero aún sustancial.

Aplicaciones

El grano es la semilla de algunos tipos especiales de hierba. Estos granos también se llaman cereales y las diferentes clases de granos son quizás uno de los alimentos más importantes. Algunos tipos de grano son: cebada, maíz o maíz americano, avena, arroz, centeno y trigo.

El 87 % del grano cultivado por los agricultores

del mundo es maíz y para cultivar granos se utiliza mucha agua: se necesitan aproximadamente 1.000 toneladas de agua para cultivar una tonelada de grano.

Almacenamiento y transporte

El grano generalmente se envía a granel, pero también en bolsas, especialmente granos de semillas. Este puede sufrir daños por calentamiento, infestación, sudor y contacto con el agua. Cuando el grano se moja, el crecimiento comienza inmediatamente; no solo en el grano en sí, sino en las esporas del moho, las células de levadura y las bacterias, que están siempre presentes y causan, respectivamente, la germinación, fermentación y putrefacción.

El tratamiento del daño por agua es algo teórico debido a la necesidad de aplicarlo antes de que se produzca el deterioro, lo cual es generalmente imposible; pero cuando la condición del grano es tal que el costo del secado estaría justificado por el resultado, es la única manera en que el daño de esta naturaleza puede ser minimizado.

Si la humedad es causada por agua salada, secar para recuperar el grano no resultaría ser un ejercicio financieramente viable. La contaminación por agua causa deterioro y calentamiento local, pero el calentamiento general del grano se debe a un vicio inherente debido a que el contenido de humedad en el grano es demasiado alto

o el período en la bodega del barco es excesivo. Los niveles de humedad para el grano deberían estar entre 10 % y 16 %, sin exceder el 13 % para el maíz.

El calentamiento en materiales secos también puede ser causado por la actividad de las bacterias. Como resultado de la alimentación de bacterias, junto con la inhalación de oxígeno, el dióxido de carbono y el vapor de agua se emiten al aire. En el proceso, se produce calor y aumenta la temperatura del producto. Cuanto más alta es la temperatura, más activa es la bacteria al descomponer el material alimenticio en dióxido de carbono y vapor de agua y así se produce más calor. Esto puede continuar hasta que la temperatura alcanzada sea nociva para las bacterias y este se mueva hacia afuera desde el "punto caliente". Por lo tanto, el calentamiento y el daño se generalizan en la mercancía.

Cuando se produce el calentamiento dentro de una gran parte de un producto, como consecuencia de la actividad bacteriana, las corrientes de convección de aire llevan el vapor de agua hacia arriba desde el punto caliente, luego se condensa en la capa de superficie más fría, elevando su contenido de humedad. Este proceso puede llevarse a cabo lo suficiente como para causar el crecimiento de mohos y bacterias y, en el caso del grano, para causar la germinación. Este tipo de daño por agua es esencialmente un fenómeno de superficie y se limita a los primeros pocos centímetros de una pila o volumen.

Potencial de pérdida

Existe un potencial de pérdida alto en las cadenas de comercialización y cosecha de granos. Durante la remoción del grano de maíz de la mazorca, conocido como desgrane, pueden ocurrir pérdidas cuando el desgrane mecánico no es seguido por el despojo manual de los granos que se pierden. Ciertos desgranadores pueden dañar el grano, lo cual facilita la penetración de insectos. Para cultivos distintos al maíz, las pérdidas por trilla se producen como resultado de derrames, eliminación incompleta del grano o daño al grano durante esta acción. También pueden ocurrir después de la trilla debido a una mala separación del grano de la paja durante la limpieza o aventamiento. La trilla incompleta generalmente ocurre en regiones con altos costos de mano de obra, en particular en el momento de la cosecha, cuando la mano de obra es demasiado escasa y costosa como para justificar la extracción manual después de un umbral mecánico inicial.

Ciertas trilladoras mecánicas están diseñadas solo para grano seco.

La cosecha de arroz de una temporada húmeda puede obstruir las mallas y se perderá grano. La limpieza, por tanto, es esencial antes de moler. En la granja, la limpieza suele ser una combinación de aventamiento y eliminación a mano de elementos más pesados, como piedras. Las pérdidas pueden ser bajas cuando la operación se realiza con cuidado, pero alta con descuido. Con el equipo correcto, las pérdidas de limpieza deben ser bajas en los molinos, no obstante el grano se puede separar junto con la suciedad o, alternativamente, la suciedad puede llevarse a las etapas de molienda. En el secado, el grano que se seca en los patios o en las carreteras, como es común en algunas regiones de Asia, puede ser parcialmente consumido por aves y roedores. El viento, ya sea natural o de los vehículos que pasan en el caso de secado de la carretera, puede volar el grano.

La principal causa de pérdida durante el secado es el agrietamiento de los granos que se consumen enteros, como el arroz. Algunos granos también pueden perderse durante el proceso de secado. Sin embargo, el hecho de no secar los cultivos adecuadamente puede conducir a niveles mucho más altos de pérdida que el secado de baja calidad, y puede hacer que toda la cosecha no sea comestible. El secado adecuado por parte de los agricultores es esencial si los granos se almacenan en la granja. Los granos mal secados deben venderse rápidamente para permitir que en la cadena del proceso de comercialización se lleve a cabo un secado adecuado, antes de que los granos se echen a perder. Con un alto contenido de humedad, el grano es susceptible



Fuente: www.freegreatpicture.com

de moho, calentamiento, decoloración y una variedad de cambios químicos. Idealmente, la mayoría de los granos se deben secar a niveles aceptables dentro de los 2-3 días posteriores a la cosecha. Uno de los problemas para evaluar los niveles de pérdida poscosecha es separar la pérdida de peso causada por las operaciones de secado muy necesarias, de la pérdida de peso causada por otros factores controlables.

El fresado para eliminar las capas externas de un grano puede tener lugar en una o más etapas. Para el arroz con cáscara se necesita un esfuerzo mecánico considerable para eliminarlas. Cualquier debilidad en el núcleo será evidente en esta etapa. Incluso con el grano en perfectas condiciones, la maquinaria de fresado y pulido correctamente configurada es esencial para producir rendimientos de procesamiento altos. La separación completa de productos comestibles de productos menos deseados es siempre difícil de lograr, pero aun así, existen diferencias significativas en la eficiencia de la molienda. En el caso del arroz, los repuntes de la molienda pueden variar de 60 % o menos, a cerca de 67 %, según la eficiencia del molino. Inclusive un aumento del 1 % en el rendimiento del arroz de grano entero puede resultar en grandes incrementos en los recursos alimentarios nacionales.

Los granos se producen de manera estacional y en muchos lugares solo hay una cosecha al año. Por lo tanto, la mayor parte de la producción de maíz, trigo, arroz, sorgo, mijo, etc., debe mantenerse almacenada durante períodos que varían desde unos pocos días hasta más de un año. En consecuencia, el almacenamiento tiene un papel vital en las cadenas de suministro de granos. Para todos los granos, las pérdidas de almacenamiento pueden ser considerables, pero las mayores pérdidas parecen ser de maíz, particularmente en África. Las pérdidas en el grano almacenado están determinadas por la interacción entre el grano, el ambiente de almacenamiento y una variedad de organismos.

La contaminación por moldes está definida principalmente por la temperatura del grano y la disponibilidad de agua y oxígeno. Los mohos pueden crecer en un amplio rango de temperaturas, pero la tasa de crecimiento es menor con temperaturas más bajas y menor disponibilidad de agua. La interacción entre humedad y temperatura es importante. El maíz, por ejemplo, puede almacenarse durante un año a un nivel de humedad del 15 % y una temperatura de 15 °C. No obstante, el mismo maíz almacenado a 30 °C será

dañado por los mohos en tres meses. Los insectos y ácaros (artrópodos) pueden, por supuesto, contribuir significativamente al deterioro del grano, a través del daño físico y las pérdidas de nutrientes causadas por su actividad.

También pueden influir en la colonización del moho como portadores de esporas de moho y porque su material fecal puede utilizarse como fuente de alimento mediante moldes. En general, el grano no está infestado por insectos por debajo de 17 °C, mientras que las infestaciones de ácaros pueden ocurrir entre 3 y 30 °C y por encima del 12 % de contenido de humedad. La actividad metabólica de los insectos y los ácaros causa un aumento tanto en el contenido de humedad como en la temperatura del grano infestado. Otro factor importante que puede afectar el crecimiento de moho es la proporción de granos rotos. Hay alrededor de 1.700 roedores en el mundo, pero solo unas pocas especies contribuyen de forma significativa a las pérdidas posteriores a la cosecha. Tres especies se encuentran en el planeta: el ratón doméstico (*Mus musculus*), la rata negra (*Rattus rattus*) y la rata marrón, mientras que algunas otras son relevantes en África y Asia.

Humedad en el grano

Todos los materiales biológicos normalmente contienen una cierta cantidad de agua. Cuando un material se pone en contacto con aire seco, tenderá a perder una cierta cantidad de su agua hacia el aire, en forma de vapor de agua. Este proceso continuará hasta que se alcance el equilibrio entre el material con ese contenido de humedad particular y el aire circundante a esa temperatura específica. En cargas tales como grano a granel, cuando el movimiento de aire



Fuente: www.freegreatpicture.com

dentro de la carga es muy restringido, el contenido de humedad del aire dentro de la carga está, en condiciones normales, del todo controlado por el contenido de humedad y la temperatura de la carga.

Si el contenido de humedad inicial del grano es menor, la diferencia será menor y el grano más frío puede absorber una cantidad mucho mayor de agua antes de que el contenido de agua se eleve a un nivel en el que comenzará la descomposición.

Para citar un ejemplo típico: en una carga de maíz a granel con un contenido de humedad del 14 % y una temperatura de 25 °C, la presión de vapor de la atmósfera dentro de la carga, que ocupa el 40 % del volumen de la carga, alcanzará rápidamente equilibrio con el maíz. Se obtendrá una humedad relativa del 68 % y la presión de vapor de agua en el aire en ese momento será de 16,3 mm Hg. Un cambio en la temperatura del maíz dará como resultado un cambio en la humedad relativa de equilibrio y la presión de vapor.

Migración de humedad

Cuando existe una diferencia de temperatura dentro de una carga de grano, la humedad se mueve de manera lenta a través de la carga, en un proceso conocido como migración de humedad. Independientemente de la causa de la diferencia de temperatura, cuando el contenido de humedad es uniforme, la humedad siempre se mueve desde áreas de temperatura más alta a zonas de temperatura más baja. La migración de humedad es un factor importante en el cuidado de la carga porque demasiada humedad en un área particular puede dañar la carga. Es necesario evitar cualquier acción que fomente la migración de humedad dentro de la carga. La migración de la humedad será mayor cuando las temperaturas sean más altas y cuando los sitios de las diferentes temperaturas estén más cerca entre sí. Cuanto menor es la conductividad térmica de la carga, el calor más lento se moverá a través de esta y menor será la oportunidad para la migración de la humedad. En condiciones normales, la velocidad de migración de la humedad en el grano es baja.

Para el grano cargado en caliente y sometido a enfriamiento de límite, la mayor cantidad de migración de humedad será hacia arriba debido a la tendencia a que el aire caliente se eleve. Así, más humedad pasará a la parte superior de la carga que a los lados. En los casos en que se



Fuente: www.freegreatpicture.com

produce daño por sudor, se puede esperar más daño en la parte superior de la carga que en los laterales.

Ventilación

Una carga a granel de grano, si solo se almacena de acuerdo con las regulaciones no puede verse significativamente afectada por la ventilación de la superficie o por la falta de ella. Un objetivo de las regulaciones de granos es eliminar o minimizar el espacio sobre el grano: esto dificulta o imposibilita la ventilación superficial.

La ventilación de la superficie del grano no puede afectar el calentamiento que se produce a más de un metro por debajo de esta, porque la transferencia de calor es muy lenta. Así mismo, la ventilación de superficie no puede hacer nada para reducir o eliminar la migración de humedad en el grano a granel. La ventilación continua de la superficie mantendrá el diferencial de temperatura y alentará la migración de la humedad a la superficie. Debido a los muchos factores involucrados, sería imprudente intentar formular reglas generales para la ventilación de la carga a fin de minimizar el efecto de la migración de la humedad. Sin embargo, en la mayoría de los casos la migración de humedad dentro de una carga sana es lenta y, por lo tanto, no es un problema.

Si el sudor del barco se produciría sin ventilación, entonces es probable que haya sudor de carga si se usa ventilación. Sin ventilación, el sudor del barco ocurrirá solo si la estructura de acero de este se enfría lo suficiente como para enfriar el aire sobre la carga, hasta el punto de rocío. Con la ventilación, la superficie de la carga se enfría y el aire caliente que asciende a través de la carga se puede

condensar justo debajo de las capas superficiales, causando apelmazamiento o fomentando la actividad microbiológica¹.

De acuerdo con el informe del 18 de enero de 2018 del Consejo Internacional de Cereales, la previsión para la producción mundial de cereales totales (trigo y cereales secundarios) en 2017-2018 se ha incrementado en 21 millones de toneladas desde el mes pasado, para situarse en 2.100 millones, cifra inferior en solo un 2 % al récord de la campaña pasada. El cambio corresponde más que nada al trigo (aumento de las proyecciones para Rusia, Canadá, Argentina y Australia) y al maíz (aumentos para la Unión Europea, Estados Unidos, China, Nigeria y Etiopía). Debido principalmente al ajuste de las cifras históricas para el maíz en China, la previsión para las existencias mundiales de cereales totales se ha incrementado de forma notable, estimándose ahora en 617 millones de toneladas; aun así, se trata del primer descenso en cinco años (-5 millones). La proyección para el comercio se ha aumentado en 1 millón de toneladas, para llegar a 360 millones: un incremento interanual del 2 %².

Específicamente para el trigo, se espera que la producción mundial disminuya un 2 % en 2018-2019, para situarse en 742 millones de toneladas. Con respecto a la proyección para la producción mundial de soja, en 2017-2018 se incrementó en 1 millón de toneladas, alcanzando los 349 millones de toneladas.

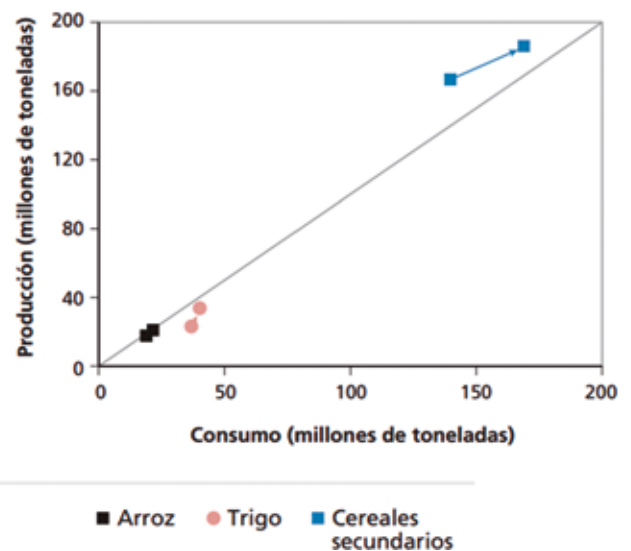
En los mayores puertos de Latinoamérica, según lo reportado en octubre de 2017 por Ingeniería

Naval (revista del sector marítimo), la comercialización de algunos graneles limpios tiene la mayor relevancia.

Las tres principales mercancías embarcadas en el Puerto de Santos (Brasil) fueron: maíz a granel (1.827.761 ton), soja a granel (1.133.860 ton) y azúcar en contenedores (314.266 ton). En el Puerto del Callao (Perú), los graneles sólidos ocuparon un tercer lugar en importancia al movilizar 8.615.096 ton.

Tendencias de producción y consumo de 2012/14 a 2024

América Latina



Fuente: Elaborado con datos de la OCDE y la FAO, 2015. Perspectivas agrícolas 2015-2024. París, Publicaciones de la OCDE

OFERTA Y DEMANDA DE GRANOS: PARTICIPACIÓN DE ARGENTINA EN PRODUCCIÓN MUNDIAL

	Stock Inicial	Producción	Importación	Suministro Total	Uso			Millones de toneladas		Stock Final
					Alimento	Industrial	Alimentar	Total	Exportaciones	
Argentina										
2015/16	10.5	59.7	0.0	70.2	5.2	2.9	16.2	26.2	35.8	8.2
2016/17 est.	8.2	74.7	0.0	82.9	5.2	3.2	17.4	28.1	43.5	11.2
2017/18 fcast	11.2	72.5	0.0	83.7	5.3	3.4	17.4	28.3	42.2	13.1
		(71.2)		(82.4)					(41.2)	(12.9)
WORLD TOTAL										
			c)						c)	
2015/16	535.2	2,016.2	345.7	2,551.5	669.9	328.7	870.3	1,986.2	345.7	565.3
2016/17 est.	565.3	2,140.0	352.8	2,705.2	690.3	344.2	921.2	2,083.3	352.8	622.0
2017/18 fcast	622.0	2,100.0	360.2	2,721.9	697.8	356.3	930.8	2,104.5	360.2	617.5
	(523.1)	(2079.5)	(359.2)	(2602.6)	(694.8)	(355.8)	(939.0)	(2107.0)	(359.2)	(495.6)

Fuente: Informe Consejo Internacional de Cereales: <https://www.igc.int/downloads/gmrsummary/gmrsummary.pdf>

DIRECTORIO

PERITOS Y
AJUSTADORES DE
SEGUROSABACO INTERNATIONAL
LOSS ADJUSTERS

Perú:

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

Director Técnico

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

Colombia:

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

Director Colombia

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

México

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

Director México

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

Persona de contacto:

Aurelio González

Director USA

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

República Dominicana

Dirección: Santo
DomingoPersona de contacto:
Ignacio BerasaluceDirector República
Dominicana

Teléfono: +1829 940 1975

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

Panamá:

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

Teléfono: + 507-399-6900

Persona de contacto:
Cynthia Carolina Correa

c.correa@airpma.net

CRAWFORD
LIQUIDADORES DE
SEGUROS LTDA.

Chile:

Dirección: Coyancura
2241, Santiago,
Providencia, Región
Metropolitana

Teléfono: +56 2 2676 9500

Persona de Contacto:
Arnaldo Rotella
Macchiavello Arotella@
crawford.clHERRERA DKP S.CIVIL de
R.L. AJUSTADORES DE
SEGUROS

Perú:

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

cperalta@herdkp.pe

HUDSON LTDA.

Colombia:

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

Teléfono: +57 (4) 4117722

Persona de contacto:
Carlos Ramírez

hudson@une.net.co

MARINE CONSULTANTS
SAC

Perú:

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

Teléfono: + 511-6112200

Persona de contacto:
Cesar Humberto Salernocsalerno@marconsult-
fidens.comSOL MARINE OFFSHORE
S.A.

Colombia:

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

Teléfono: +57 3114186078

manager@
solmarineoffshore.comSUPERVISIONES &
PREVENCIONES S.R.L

Perú:

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

jmerinoh@sypyperu.com

THE SPENCER COMPANY

Estados Unidos:

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

Teléfono: +1 212 304 1560

Persona de contacto:
Jonathan S. Spencer

Teléfono: +1 917 696 5467

jss@jssusa.com

ZASS INTERNATIONAL

Dirección: Van-der-
Smitsen-Str. 122767 Hamburgo
AlemaniaTeléfono: +49 40 389198
0Persona de contacto:
Jon Sanchezsanchez@zass-
international.com

SEGUROS

ALLIANZ SEGUROS

México

Dirección: Blvd. Manuel
Avila Camacho 164,
Lomas de Barrilaco, C.P.
11010, Miguel Hidalgo,
México, D.F.Teléfono: + 52 55 5201
3000Persona de Contacto:
Erick Said AdamTeléfono: + 52 55 4335
4057erick.said@allianz.com.
mxPersona de contacto
Argentina: Mirta Rossimirta.rossi@allianz.com.
arPersona de contacto
Brasil: Rafael Texeirarafael.texeira@allianz.
comPersona de contacto
Colombia: Julio Cesar
Liévano

julio.lievano@allianz.co

ARGO SEGUROS BRASIL S.A.

Brasil:

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

Teléfono: +55 11 3056 5530

Persona de contacto: Salvatore Lombardi

Teléfono: + 55 11 3056-5584

salvatore.lombardi@argoseguros.com.br

ASSA COMPAÑÍA DE SEGUROS, S.A.

Costa Rica:

Dirección: Santa Ana, Centro Empresarial Fórum I, Edificio F, Primer piso, San José de Costa Rica.

Teléfono: (506)2503-2700

Persona de Contacto: Rudolf Peters

Correo:rpeters@assanet.com

Panamá:

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

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

Teléfono: 011-(507) 301-2443

pcortes@assanet.com

COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS FORTALEZA S.A

Bolivia:

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

Teléfonos: (591) 3487273 - 3497675

Persona de Contacto: Francisco Mauricio Ríos

frios@grupofortaleza.com.bo

CORPORATE SOLUTIONS – SWISS RE

Brasil:

Dirección: Avenida Paulista, 500 – 6º ANDAR C.J. 64, São Paulo

Teléfono: +55 11 3073 8000

Persona de Contacto: Arua Piton

Arua_Piton@swissre.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: Omar Mendoza

Teléfono: +55 (11)4504-1641

Omar.mendoza@chubb.com

Chile:

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

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

Persona de contacto: Diego Maira

Teléfono: +56 (2) 2549 8331

Diego.Maira@chubb.com

Colombia:

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

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

Persona de contacto: William Suárez

Teléfono: + 57 (1) 3190300 ext 2013

william.suarez@chubb.com

Ecuador:

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

Teléfono: + (593 2) 292 - 0555

Persona de contacto: Sonia Medina

Teléfono: + 593 (2) 292-0555 ext 2516

sonia.medina@chubb.com

México

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

Teléfono: +(55) 52 58 5800

Persona de contacto: Omar Mendoza Lizaola

Teléfono: + (52) 55 52 58 58 67

gustavo.valdes@chubb.com

Panamá

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

Teléfonos: (507) 205 –

0400 / (507) 205 - 0400

Persona de contacto: Fernando Abad

Teléfono: +507 380-2229

Leonela.Ulloa@chubb.com

Perú

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

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

Persona de contacto: Álvaro Seminario

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

alvaro.seminario@chubb.com

Puerto Rico

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

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

Persona de contacto: Raúl Rosario

Teléfono: + (787) 274-4767

raul.rosario@chubb.com

Miami

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

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

Persona de contacto: Patricia Garcia

Teléfono: + (305) 670-1249

patricia.garcia@chubb.com

INTERNACIONAL DE SEGUROS

Panamá:

Dirección: Ave. Nicanor de Obarrio, Edif.

Credicorp Bank, pisos
19,20,21. Panamá.

Teléfonos: +507 206-4000

Persona de contacto:
Maricarmen de Serracin

Teléfonos: +507 206-4670

mserracin@iseguros.com

LA HOLANDO SUDAMERICANA S.A.

Argentina:

Dirección: Sarmiento 309
Buenos Aires, Argentina.

Teléfono: +54 11 4321-7600

Persona de contacto: Lic.
Carlos Simone

csimone@holansud.com.
ar

LA MONUMENTAL DE SEGUROS

República Dominicana:

Dirección: Max Henríquez
Ureña, No. 79, Evaristo
Morales, Santo Domingo

Teléfono: +1 809-683-0433

Persona de Contacto:
Julissa Espinal

Teléfono: +1 809-683-0433
ext.4230

jespinal@lamonumental.
com.do

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

ORIENTE SEGUROS S.A.

Ecuador:

Dirección: Av. República
401 y Martín Carrión
esquina, Edf. Titanium
Plaza, Piso 4.

Teléfono: (+593) 2 395
9420

Persona de contacto:
Jeanneth Arguello

jarguello@
orienteseguros.com

PACÍFICO SEGUROS

Perú:

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

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

Contacto: Paul Cáceres

pcaceres@pacifico.
com.pe

QBE SEGUROS:

América Latina:

Dirección: 801 Brickell
Ave, Miami, FL 33131

Teléfono: + 1 (305) 420-
9300

Persona de contacto:
Rodrigo Amengual

rodrigo.amengual@
qbe.com

Rimac Seguros

Perú:

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

Persona de contacto:
Carmen Rosa Flores

cflores@rimac.com.pe

SEGUROS ATLAS S.A.

México:

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

Teléfono: +52- 55-
91775000

Persona de contacto:
Roxana M. Ríos Rosales

Teléfono: +52-55-91-77-
50-51

rrios@segurosatlas.com.
mx

SEGUROS BOLÍVAR

Colombia:

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

Teléfono: +57 (1) 3410077

Persona de contacto:
Gabriel Villalobos

Gabriel.Villalobos@
segurosbolivar.com

SEGUROS DEL ESTADO S.A.

Colombia:

Dirección: Carrera 11 No

90 – 20, Bogotá D.C.

Teléfono: 57 1 6019330

Persona de contacto:
Jorge Mario Gómez

jorge.gomez@
segurosdelestado.com

Seguros Sura, S.A.

Colombia:

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

Teléfono: +57 (4)
4378888

Persona de Contacto:
Martín Uribe Cárdenas

Teléfono: +57 (4) 2602100
ext. 42504

Cel: (+57) 3165207495

muribec@sura.com

Argentina:

Dirección: Cecilia
Grierson 255, 1107
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, Delgación Álvaro Obregón, C.P. 01060, Cd De México.

Teléfono: +52 (55) 5723 7999

Panamá:

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

Teléfono: +507 205-0700

República Dominicana:

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

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

Uruguay:

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

Teléfono: +598 2603 0000

STARR INSURANCE HOLDINGS INC.

Argentina:

Dirección: Carlos Pellegrini 1141 - CP C1009ABW - Ciudad de Buenos Aires

Teléfono: 54 11 5173-7470

Persona de contacto: Axel Trauttmiller

axel.trauttmiller@starrcompanies.com

XL CATLIN

México:

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

Teléfono: 52 (55) 9000 9246

Persona de contacto: Ruben Chanona Llano

Teléfono: 52 (55) 2269 5584

ruben.chanona@xlcatlin.com

REASEGURO

HANNOVER RÜCK SE

Colombia: Hannover Re

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

Teléfono: + (571) 6517583

Persona de contacto: Miguel Ángel Velásquez.

Teléfono: + (571) 6517583

miguel.velasquez@hannover-re.coma

HELVETIA

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

Teléfono: +1 305 503 5166

Persona de Contacto: Leonardo Morales

leonardo.morales@helvetia.com

LIBERTY INTERNATIONAL UNDERWRITERS

Estados Unidos:

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

Teléfono: +1 786 437 8520

Persona de contacto: Arturo Posada

Teléfono: +1 (786) 437-8548

arturo.posada@libertyiu.com

MUNICH RE

América Latina Sur:

Persona de contacto: Henrique Cabral

Teléfono: +49 (89) 3891-4871

hcabral@munichre.com

América Central & Caribe:

Persona de contacto:

Tanja Spielberger

Teléfono: + 49 (89) 3891-3155

tspielberger@munichre.com

Contactos locales y encargados de Marine:

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

Munich Re do Brasil Resseguradora S.A

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

Teléfono: + 55 11 51 02 1500

Persona de contacto: Henrique Cabral

Teléfono: + 55 11 5102 1546

hcabral@munichre.com

Para: Colombia, Ecuador, Perú, Venezuela.

Munich Re Oficina de Representación en Colombia

Oficina de Representación

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

Teléfono: +57 1 3269600

Persona de contacto: Michael Yeats

MYeats@munichre.com

+57 (1) 3269608

ARGENTINA: MÜNCHENER DE ARGENTINA SERVICIOS TÉCNICOS S.R.L.

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

Teléfono: +54 11 45154100

Persona de contacto: Luis Miranda Fontes

Teléfono: +54 (011) 45154111

lmiranda@munichre.

com

Colombia: Munich Re Oficina de Representación en Colombia

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

Teléfono: +57 1 3269600

Persona de contacto: Ricardo Pérez

Teléfono: +57 (1) 3269603

rperez@munichre.com

México: Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft Oficina de Representación en México

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

Teléfono: +52 55 56519388

Persona de contacto: Alejandro Feldhaus

Teléfono: +52 (55) 56608332

afeldhaus@munichre.com

NAVIGATORS INSURANCE COMPANY

AMÉRICA LATINA & CARIBE:

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

Persona de Contacto: Efraín Ignacio Sorá

Teléfono: + 1 3053233940

esora@navg.com

PROVINCIAL DE REASEGUROS C.A

Panamá: Provincial Re Panamá

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

de Panamá.

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

Wilfredo.mujica@prorepanama.com

VENEZUELA: PROVINCIAL DE REASEGUROS C.A

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

Teléfono: +58 212 233. 33.44 - Fax: +58 212 263.16.16

Wilfredo.mujica@provincialre.com

SWISS RE

Brasil: Swiss Re Brasil Resseguros S.A.

Dirección: Avenida Paulista, 500 - 5º andar

Cj 53. 01310-000. São Paulo - SP.

Teléfono: + 55 11 3073 8096

Persona de contacto: Euler Alvarenga

Euler_Alvarenga@SwissRe.com

Estados Unidos: Swiss Re

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

Teléfono: + 1 914 828 8811

Persona de contacto: Erika Schoch

Erika_schoch@swissre.com

TALBOT UNDERWRITING LATAM S.A.

Chile:

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

Teléfono: 56 2 2797 0300

Persona de contacto: Carlos Villafaina

carlos.villafaina@talbotuw.com

TRANSATLANTIC RE

Estados Unidos: Transatlantic Reinsurance Company (TransRe)

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

Teléfonos + 1 786 437 3900 Ext: 3943

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

avalle@transre.com

CORREDORES

AON BENFIELD COLOMBIA

Colombia

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

Teléfono: +57 1 6222222 Ext.270

Persona de contacto: Olga Patricia Escorcia Julio

olga.escorcia.contractors@aonbenfield.com

AON BENFIELD PERÚ

Perú

Dirección: Calle Andrés Reyes 437 San Isidro. Lima

Teléfono: +51 1 2306100

Persona de contacto: Pilar Chávez

chavez@aonbenfield.com

AQUAMERCANTILE INTERNATIONAL INC

Panamá:

Dirección: Calle 77 San Francisco Casa No 26 Inter-maritime Group Ciudad de Panamá

Teléfono: (507) 3151143

Persona de contacto: Flor Torrijos

flor@intermaritime.org

ATLANTIC INSURANCE BROKERS

América Latina

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

Teléfono: +1 305 377 7887

Persona de contacto: Luis Tojeiro

ltojeiro@atlanticinsbrokers.com

GUY CARPENTER

América Latina y Caribe:

Dirección: 200 S Biscayne Blvd, Miami, FL 33131

Teléfono: +1 305 341 5050

Persona de contacto: Edward Benavides

edward.benavides@guycarp.com

JLT GROUP

JLT RE ARGENTINA

Argentina:

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

Teléfono: 54 (11) 5280 3584

Persona de Contacto: Martina Mustafa

martina_mustafa@jltre.com.ar

JLT Re Brasil

Brasil:

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

Teléfono: 55 21 97685-2025

Persona de Contacto: Beatriz Manfredi

beatriz_manfredi@jltre.com.br

JLT Chile

Chile:

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

Teléfono: +34 6 8111 2056

Persona de Contacto: Adrián Larrondo

adrian.larrondo@jlt.cl

JLT Re Colombia

Colombia:

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

Teléfono: + 57 (1) 6004000

Persona de Contacto: Jorge Cruz

jorge_cruz@jltrecolombia.com

JLT Sterling México

México:

Dirección: Insurgentes Sur 1898 Piso 19

Colonia Florida. Torre Siglum

C.P. 01300, México D. F.

Teléfono: +52 55 8503 6700

Persona de contacto: Carlos Villamil

carlos_villamil@jltsterling.com

JLT Re Perú

Perú:

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

Teléfono: 51 967 918918

Persona de Contacto: Waldo Olivos

Waldo_Olivos@jltperu-re.com

RISK SOLUTIONS VENEZUELA SOCIEDAD DE CORRETAJE DE REASEGUROS, C.A.

Venezuela:

Dirección: Urbanización Las Mercedes, Calle Veracruz, Edif.

Torreon, PB Oficinas
2 y 3, Caracas 1060,
Venezuela.

Teléfonos: + 58 212
9930211, Ext 113

Persona de contacto:
María Eugenia Marín

Teléfono: +58 212 9930211

maria_marin@
riskolutions.net.ve

J.R. RODRIGUEZ & ASOCIADOS

Argentina

Dirección: Lavalle 547, 2º
Piso, Oficina «A» Código
Postal (C1047AAK)
Ciudad de Buenos Aires

Teléfono: (54 11) 4393
5919/5923/2754

Persona de contacto:
Jorge Ruben Rodríguez

rodriguezjr@jrryasoc.
com.ar

REINSURANCE CONSULTING

México

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

Teléfono: +5255 5377 5960

Persona de contacto:
Lizardo Fonseca
Cárdenas

lizardo_fonseca@re-
consulting.com.mx

WILLIS TOWERS WATSON

Estados Unidos

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

Teléfono: D +1 305 421
6206

M +1 305 496 7266

Persona de contacto:
Neil Bath

Neil.Bath@
WillisTowersWatson.com

RISK MANAGEMENT

ARM – ASSET RISK

MANAGEMENT

Argentina:

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

Teléfono: +54 11 5032
3380

Persona de contacto:
Samuel A. Markov

smarkov@arm-services.
com

Chile:

Dirección: Padre
Mariano 210 Oficina
1003 Providencia,
Santiago de Chile

Teléfono: +56 2322 36340

Persona de contacto:
Thomas Radmann

tradmann@arm-chile.
com

ASSIST CARGO S.A

Argentina:

Dirección: Reconquista
559 - 9º 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 Misipi 52
– 8º piso

CP06500 - Cuauhtémoc,
México D.F.

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

Teléfono: +52 55 4070
2880

pvidal@assistcargo.com

Chile:

Dirección: San Pio X
2460 Of. 1302

CP 7510041 -
Providencia, Santiago
de Chile

Teléfono: +56 9 9658
1771

Persona de contacto:
Lic. Alan Marín

Teléfono: +56 2 2656
9988

amarin@assistcargo.
com

Estados Unidos:

Dirección: 24044 Cinco
Village Center Blvda.
Suite 100

TX 77494 - Katy, Texas

Telefono: +1 281 247 0379

Persona de contacto:
Lic. Gabriel Rodríguez
Roca

grodriguezroca@
assistcargo.com

CRM- CARGO RISK MANAGEMENT

Colombia:

Dirección: Calle 72
Nº 10-51 Oficina 501,
Bogotá.

Teléfono: +571 212 5733

Persona de contacto:
Juan Carlos Martínez

jcm@cargorisk.com

México:

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

Telefono +55 290996 67

Persona de contacto:
Mauricio Martínez

mmp@cargorisk.com

GRUPO OET

Colombia

Dirección: Cr 13. No. 76
- 12 Oficina 101, Bogotá

Teléfono: (57) (1) 742
90 02

Persona de Contacto:
Andrés Rodríguez
Guerrero

andres.rodriguez@
grupooet.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
Nº0750D, Williamson
Place, La Boca, Balboa,
Ancón, Panamá.

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

Persona de contacto:
Ing. Javier Bru

jbru@ime.com.pa

LLOYD'S AGENCY

Inglaterra:

Dirección: One Lime
Street, London, EC3M
7HA

Teléfono: 44 (0) 20 7327
5093

Persona de contacto:
David Lawrence

david.lawrence@lloyds.
com

ASESORÍA LEGAL

ZÜRCHER ODIO & RAVEN

Costa Rica:

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

Teléfono: (506) 2201-3889

Persona de contacto: Miguel Antonio Elizondo Soto

Teléfono: (506) 2201-3889

melizondo@zurcherodioraven.com

ALS ADMIRALTY SERVICES SA

Argentina:

Dirección: Avda. Alicia M. de Justo 740 piso 4 Of. 4 (C1107AAP)

Dock 5 - Puerto Madero

Ciudad A. de Buenos Aires

Teléfono: +54-11-43314324

Persona de contacto: Dr. Gustavo Pablo Yusti

gyusti@admiraltylaw.com.ar

HINCAPIÉ & MOLINA

Colombia:

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

Teléfono: (57 5)6608339

Persona de contacto: Juan Guillermo Hincapié

juangh@hincapiemolina.com

J. CORREA & ABOGADOS. S.A.S - ATTORNEYS AT LAW. FIRMA RECONOCIDA INTERNACIONALMENTE EN LAS ÁREAS DEL DERECHO DE TRANSPORTE Y SEGUROS.

Colombia:

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

Teléfono: (571) 3172970 - 3122109

Personas de contacto: John Correa

jjcorrea@jcorrealegal.com

Andrés Felipe Ávila

andresavila@jcorrealegal.com

LOGÍSTICA Y LEYES CONSULTORIAS S.A.S

Colombia:

Dirección: Calle 127 A # 7-19 OFICINA 212 B, Bogotá D.C.

Teléfono: (57) 1 8051279/ 3123773932

Persona de contacto: Adriana Grillo

agrillo@llylconsultorias.com

MAIO LEGAL

México:

Dirección: Campos Eliseos 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

AAP - ASOCIACIÓN DE ASEGURADORAS PRIVADAS DE COSTA RICA

Presidente: Giancarlo Caamaño

Dirección Ejecutiva: Norma Montero

Teléfono: 2520-1990

Dirección Electrónica: info@aap.cr

ACOSE - FEDESEG

Dirección: Calle Lizardo García E10-80 y Avenida 12 de Octubre, Edificio Alto Aragón, Oficina 12D, Quito, Ecuador.

Teléfono: (593-2) 323 0431

AMIS - 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 0680

Persona de contacto: Luis Álvarez

lalvarez@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

ASOCIACIÓN PERUANA DE EMPRESAS DE SEGUROS – APESEG

Perú:

Dirección: Calle Amador Merino Reyna 307 Piso 9 San Isidro, Distrito de Lima, Perú

Teléfono: +51 1 2011600

Persona de Contacto: Renato Bedoya

rbedoya@apeseg.org.pe

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

FASECOLD – 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@fasecolda.com

www.alsum.co

FOROS ALSUM 2018

Agédese desde ahora con nuestro calendario de foros.



ENERO

Foro Virtual

Riesgos frecuentes en carga contenerizada: Identificación y mitigación.
Ing. Alexander Esiora

FEBRERO



Guía para utilización de contenedores reefers no operativos
Juan Manuel Avello, ALSUM
Nuevas cláusulas para alimentos refrigerados (CL 431): ¿Qué cambio?
Leonardo Morales, Helvetia
Impacto de los huracanes y terremotos en el seguro marítimo: ¿Sustancial?
Erika Schoch, Swiss Re

>> FECHA
22 DE FEBRERO

>> LUGAR
SANTO DOMINGO
REP. DOMINICANA

MARZO



>> FECHA
15 DE MARZO

>> LUGAR
CIUDAD DE PANAMÁ
PANAMÁ

El futuro del ramo de transporte: navegando por aguas turbulentas
Leonardo Umaña, ALSUM
STP en el ciclo duro
Olga Escarcia, AON Benfield
Tema por confirmar
Javier Bru, IMF

ABRIL

Seguro obligatorio de RC para transportistas: el caso brasileño.
Aperecido Rocha, Lógica Seguros

Foro Virtual
>> FECHA
26 DE ABRIL

MAYO



>> FECHA
16 DE MAYO

>> LUGAR
BUENOS AIRES
ARGENTINA

Cargo Handbook
Leonardo Umaña, ALSUM

Recobrándole a un P&I: casos de éxito
Gustavo Yusti, ALS Admiralty Services

Segmentos alternativos: Potencial de los seguros para el hombre-camión
Jorge Cruz, JLT Re Colombia

JUNIO



Tipos de embarcaciones fluviales, riesgos y aseguramiento
César Salerno, Marconsult

El internet de las cosas en la gestión de flotes de camiones: ¿Moda o necesidad?
Edgar Sakas, AZ Lógica

Factores críticos en el diseño de rutas de carga extradimensionada
Raúl Medina, Allianz

>> FECHA
14 DE JUNIO

>> LUGAR
BOGOTÁ
COLOMBIA

JULIO



>> FECHA
19 DE JULIO

>> LUGAR
CIUDAD DE GUATEMALA
GUATEMALA

Robo de carga en América Latina: Diagnóstico y Tratamiento
Juan Manuel Avello, ALSUM

Cláusulas más utilizadas en la suscripción de seguros de transporte
José González, AUP

Gerenciamento de riesgos en el transporte de frutas
Juan Carlos Martínez, CRM

AGOSTO



Aseguramiento de equipos para el transporte: contenedores, trailers y camiones
Michael Yeats, Munich Re (Por confirmar)

Aseguramiento de flotas pesqueras: coberturas a la medida
Efraim Sora, Navigators

Reporte del Mercado de Seguros Marítimos en Latinoamérica
Juan Manuel Avello, ALSUM

>> FECHA
23 DE AGOSTO

>> LUGAR
QUITO,
ECUADOR

SEPTIEMBRE

Foro Virtual

>> FECHA
20 DE SEPTIEMBRE

Mitigación de siniestros con venta de salvamentos
Aurélien Ratella, Crawford

NOVIEMBRE

Foro Virtual

>> FECHA
22 DE NOVIEMBRE

Constitución de reservas en seguros de transporte de carga: esquemas prudenciales
Conferencistas por confirmar

DICIEMBRE

Foro Virtual

>> FECHA
13 DE DICIEMBRE

Titularidad del riesgo en operaciones logísticas de Carga
Juan Guillermo Hincapié, Hincapié y Molina (Por confirmar)

Más Información
www.alsum.co



VI Congreso Latinoamericano de Seguros Marítimos

BUENOS AIRES  2018

SAVE THE DATE

29 AL 31 DE OCTUBRE

ORGANIZA

ALSUM
ASOCIACION LATINOAMERICANA
DE SUSCRIPTORES MARÍTIMOS

AACS
Asociación Argentina de
Compañías de Seguros
120 años

PATROCINA

Assistcargo



Lugar:
Hotel Panamericano
Buenos Aires, Argentina



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