



Seminarios virtuales Miércoles del Exportador

SEGUROS PARA EL COMERCIO EXTERIOR

Lima, 12 de junio 2024



Esaú Mendoza

emendoza@safelinkcorp.com

SafeLink®
GROUP



Conoce SafeLink Group

Somos el socio estratégico más confiable de cualquier operador logístico para la análisis, reducción, prevención y transferencia

- ✓ Ganadores del **Galardón Jalisco a la Exportación 2016**.
- ✓ Nuestra editorial publicó el **1er libro de Seguros de Carga en América Latina** reconocido por la Asociación Latinoamericana de suscriptores Marítimos (ALSUM).
- ✓ Participación y protagonismo a nivel nacional e internacional en **foros académicos especializados**.
- ✓ Pionero en la **industria Insturtech**.
- ✓ Respaldo de las mejores aseguradoras a nivel mundial.
- ✓ Presencia a nivel Nacional con oficinas propias en México, así como Internacional en **Panamá**.
- ✓ **Guía** de seguridad logística. Primera versión internacional y con capítulo de seguros del Frente de Seguridad Empresarial de Colombia, Dirección de Investigación Criminal e **INTERPOL**.
- ✓ **Libro**: Responsabilidad del transportador terrestre de carga en Iberoamérica.
- ✓ **Compendio de la regulación más relevante**.



Nuestras alianzas comerciales





1

La importancia de asegurar tu mercancía

Los riesgos de la cadena de suministro

En un mundo interconectado, la interrupción de uno de los pasos de la cadena de suministro, puede impactar a todo un sector industrial de forma global causando impactos menores o la caída total.

En la búsqueda de eficientar el costo, **las compañías se han tornado más vulnerables a los impactos de riesgos dentro de sus cadenas de suministro.**



Indemnizaciones de ley

La mayoría de las empresas en la cadena de suministro que facilitan el movimiento de mercancías, operan bajo condiciones que limitan su responsabilidad en casos de pérdida, daño o demora. Esto proviene de las convenciones internacionalmente ratificadas.



El artículo 258 y 350 del **Código de Comercio** y el artículo 252 de La Ley **Título Valores** de Perú, determinan las partes y responsabilidad de ley del contrato de transportes por lo que se incluye la leyenda que la mercancía viaja bajo cuenta y riesgo del dueño de la carga

Código de Comercio de la Ley de Perú
// Ley Título Valores

<https://asisehace.gt/media/codigo%20de%20comercio%20decreto%202-70.pdf>

https://diariooficial.elperuano.pe/pdf/0086/LEY_TITULOS_VALORESv02.pdf



\$2.7 USD
/Kilogramo

Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque.

Convenio de Bruselas de 1924
Reglas de la HAYA.

https://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.oas.org/cip/docs/areas_tecnicas/15_leg_porduaria/2_convenioonu_reglas_rotterdam09.pdf



\$31 USD
/Kilogramo

CONVENIO DE MONTREAL DE 1999
ACTUALIZÓ EL CONVENIO DE VARSOVIA DE 1929

https://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.dgac.gob.gt/wp-content/uploads/2022/07/Ley_de_Aviacion_Civil_Guatemala.pdf

Primas de seguros de carga en usd reportadas por aseguradoras en latinoamérica en el periodo del 2010 al 2022

Suma de USD	Etiquetas de colum														Total Primas
Etiquetas de fila	2,010	2,011	2,012	2,013	2,014	2,015	2,016	2,017	2,018	2,019	2,020	2,021	2,022		
⊗ México	319,087,210	369,477,571	383,994,892	406,864,057	381,308,689	359,049,332	357,833,002	426,042,744	453,639,045	554,553,592	445,194,493	512,204,783	562,159,023	5,531,408,432	
⊗ Brasil	964,824,071	1,144,725,077	1,028,396,449	986,111,457	584,405,791	365,522,308	367,872,908	395,380,174	397,810,534	391,385,248	310,201,279	374,790,722	501,426,028	7,812,852,046	
⊗ Chile	103,924,976	122,967,116	136,464,204	133,218,638	115,182,113	117,477,678	120,793,889	121,646,467	125,291,442	137,546,306	140,240,291	163,961,117	215,331,319	1,754,045,558	
⊗ Argentina	77,083,163	102,276,600	98,626,304	101,951,330	81,909,705	87,234,609	74,087,064	158,052,828	140,597,763	109,836,952	116,392,438	139,646,930	182,481,526	1,470,177,211	
⊗ Colombia	100,980,361	137,035,626	150,899,532	142,071,373	131,680,337	103,200,863	93,049,030	97,858,054	97,561,456	95,034,375	84,839,508	94,805,794	107,320,816	1,436,337,125	
⊗ Perú	50,797,979	60,238,932	66,463,847	65,176,345	63,751,975	63,679,334	54,575,436	53,976,003	60,842,929	60,465,230	57,319,154	66,901,753	74,151,981	798,340,899	
⊗ Ecuador	52,099,000	71,684,000	69,588,000	87,751,972	89,461,318	59,132,458	52,229,400	53,335,220	59,372,504	60,327,503	52,250,025	59,513,341	69,321,840	836,066,583	
⊗ Guatemala	28,592,575	27,329,753	28,716,847	29,903,302	30,922,412	25,807,364	25,741,596	23,787,114	24,628,037	24,577,841	25,165,035	29,903,574	33,704,790	358,780,238	
⊗ Uruguay	23,374,815	32,694,304	34,095,791	34,039,536	31,769,680	30,690,086	24,834,975	29,662,032	31,497,030	28,071,205	32,854,257	31,032,883	30,725,977	395,342,570	
⊗ Panamá	39,453,150	50,002,438	28,203,167	27,006,949	28,732,924	17,875,817	23,681,886	23,149,700	22,195,701	21,538,020	21,636,543	25,221,230	30,224,423	358,921,949	
⊗ República Dominicana	12,179,002	13,530,964	13,271,394	13,227,053	15,204,525	13,998,496	17,807,838	14,178,767	15,297,499	15,290,680	14,247,653	19,935,682	24,781,818	202,951,372	
⊗ Paraguay	16,986,448	22,298,705	23,317,647	23,737,947	13,352,377	13,364,628	13,469,011	14,140,145	14,747,276	14,678,289	15,254,904	18,922,408	20,275,146	224,544,930	
⊗ Costa Rica	11,075,309	10,777,521	11,340,512	12,527,445	15,930,897	13,954,699	13,417,826	14,074,348	14,393,187	13,638,688	12,927,569	12,714,062	17,853,165	174,625,227	
⊗ Bolivia	10,239,000	12,590,000	14,089,000	15,869,000	17,583,000	14,323,000	13,802,000	14,447,000	14,916,000	15,421,000	11,671,000	15,329,000	16,323,000	186,602,000	
⊗ El Salvador	1,139,833	1,398,078	1,401,535	1,465,599	12,550,187	13,266,354	13,526,956	11,825,894	14,017,952	10,719,124	11,903,590	16,015,020	15,583,258	124,813,381	
⊗ Honduras	6,590,489	8,005,428	8,827,503	8,121,348	8,315,220	8,211,439	5,882,039	7,898,044	8,432,010	7,335,086	7,495,798	9,339,796	11,692,529	106,146,727	
⊗ Nicaragua	2,366,818	3,051,831	3,686,469	4,233,976	4,551,348	4,054,172	4,201,178	3,815,794	3,715,285	3,172,710	3,752,005	4,169,469	4,984,360	49,755,416	
Total general	1,820,794,200	2,190,083,943	2,101,383,090	2,093,277,328	1,626,612,499	1,310,842,636	1,276,806,032	1,463,270,328	1,498,955,649	1,563,591,850	1,363,345,543	1,594,407,565	1,918,341,000	21,821,711,664	

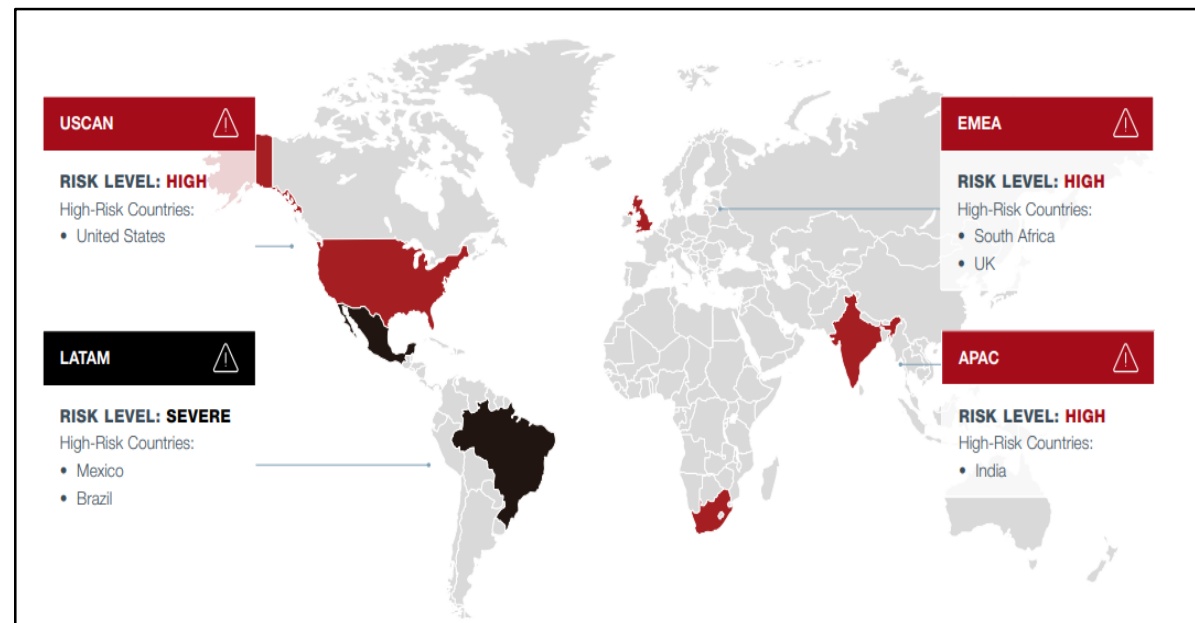
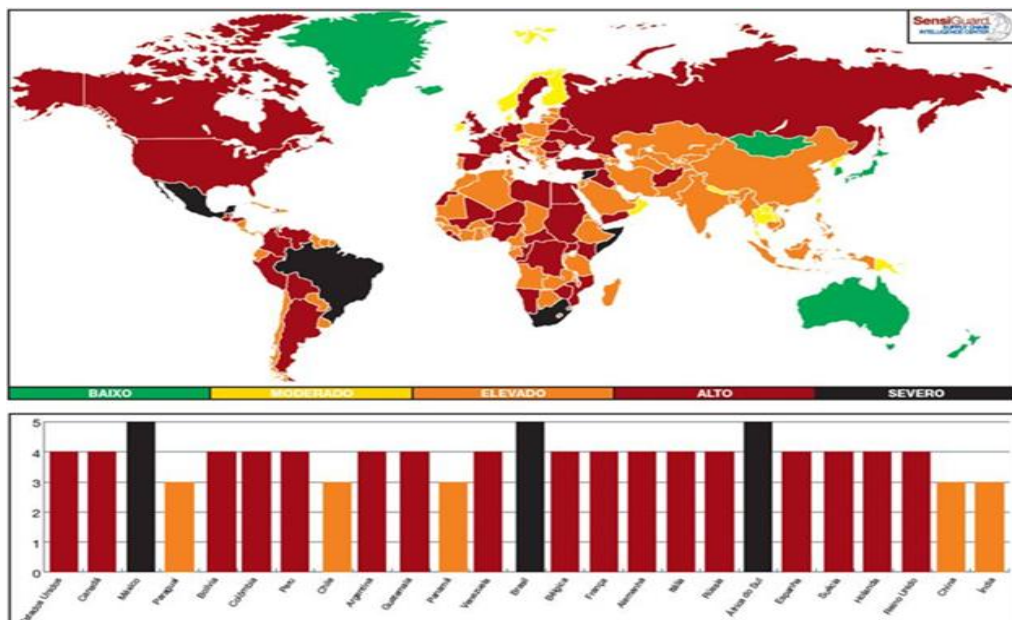
FUENTE: Asociación Latinoamericana de suscriptores Marítimos (ALSUM).

Siniestralidad de seguros de carga en usd reportadas por aseguradoras en latinoamérica en el periodo del 2010 al 2022

Suma de USD														Total SINIESTROS
Etiquetas de fila	SINIESTROS													
	2,010	2,011	2,012	2,013	2,014	2,015	2,016	2,017	2,018	2,019	2,020	2,021	2,022	
⊕ México	194,128,196	197,115,116	231,415,729	210,708,865	199,069,926	376,909,324	215,333,751	299,480,337	316,209,761	352,992,971	69,311,450	256,889,123	314,462,770	3,234,027,320
⊕ Brasil	626,557,745	708,919,388	702,675,022	629,891,848	391,280,663	269,578,334	198,238,852	227,751,933	180,036,431	171,197,075	173,372,718	143,002,155	221,903,112	4,644,405,276
⊕ Chile	100,771,996	39,120,907	95,084,517	67,617,561	69,411,033	72,573,196	64,950,629	52,890,233	109,916,279	67,445,680	71,635,019	91,354,856	88,460,564	991,232,471
⊕ Argentina	12,368,687	15,472,096	19,149,931	22,053,801	15,383,789	16,055,576	15,767,717	25,848,209	21,206,380	14,769,376	13,735,788	13,324,943	21,824,151	226,960,444
⊕ Colombia	27,197,048	49,205,818	50,215,522	60,127,972	48,733,146	36,897,875	36,934,498	41,803,623	51,980,785	37,975,126	34,154,472	32,754,628	30,722,026	538,702,539
⊕ Perú	28,286,819	31,339,266	30,197,340	38,338,095	33,526,930	35,989,322	29,101,096	36,594,581	22,235,802	20,747,167	19,440,071	29,691,851	37,939,099	393,427,440
⊕ Ecuador	28,400,000	31,320,000	31,446,000	25,167,088	23,157,173	7,695,135	8,285,703	7,492,277	9,992,429	8,305,240	18,372,145	14,105,202	13,876,697	227,615,090
⊕ Guatemala	7,631,900	7,489,840	7,759,109	5,760,296	11,207,077	8,425,940	7,927,642	8,308,420	7,307,713	5,593,724	3,242,332	2,890,721	6,540,464	90,085,179
⊕ Uruguay	3,843,022	6,650,761	9,223,365	8,721,630	7,060,454	7,384,893	6,474,823	5,261,312	5,620,304	5,667,919	4,422,466	7,411,922	4,611,678	82,354,551
⊕ Panamá	5,320,468	4,313,302	3,051,827	4,540,185	7,961,758	4,670,104	6,324,522	14,357,355	6,661,469	5,794,191	4,203,351	5,939,061	7,114,254	80,251,847
⊕ República Dominicana								2,503,494	4,400,330					6,903,825
⊕ Paraguay					3,058,327	3,748,597	4,078,059	4,050,846	3,598,346	3,216,781	63,962	5,637,064	8,973,308	36,425,290
⊕ Costa Rica	4,323,505	5,863,709	5,863,683	4,951,880	4,730,243	5,790,785	3,934,253	6,018,103	5,953,193	6,373,356	3,571,292	5,530,493	5,618,012	68,522,505
⊕ Bolivia	3,214,000	2,955,000	4,965,000	5,400,000	6,365,000	6,552,000	4,870,000	5,053,000	5,746,000	6,078,000	5,302,000	6,839,000	7,567,000	70,906,000
⊕ El Salvador	497,963	363,193	474,393	363,203	3,478,151	4,479,041	3,105,226	2,251,243	2,345,366	1,881,399	4,197,045	3,535,963	3,370,143	30,342,327
⊕ Honduras	2,730,364	6,300,012	2,924,164	4,427,484	2,700,816	2,623,250	1,497,758	2,693,524	2,808,271	1,854,768	6,006,205	3,898,761	3,009,769	43,475,146
⊕ Nicaragua	203,939	603,716	930,679	792,120	798,667	1,141,618	1,072,956	1,080,288	952,504	929,369	536,694	584,198	1,423,282	11,050,030
Total general	1,045,475,653	1,107,032,124	1,195,376,281	1,088,862,028	827,923,154	860,514,990	607,897,484	743,438,779	756,971,363	710,822,142	431,567,011	623,389,942	777,416,328	10,776,687,279

FUENTE: Asociación Latinoamericana de suscriptores Marítimos (ALSUM).

Robo de carga global nivel de riesgo por país



MAPA DEL AÑO 2017 - 2023

Fuente: Sensiguard / SensiTec / Overhaul



00 : 30 : 00

**UN ROBO CADA 30 MINUTOS
EN MÉXICO**

La importancia del sector empresarial en Latinoamérica

PYMES LATAM

- En LATAM existen **15´120,972 PYMES** aproximadamente.
- Las PYME representan más del **99.5% de las empresas** en la región de América Latina y el Caribe, **generan el 60% del empleo productivo formal**, son motores críticos para el crecimiento y la inclusión social a nivel regional.
- Las MiPyMES generan el **28% del PIB en Latinoamérica**.

NÚMERO DE PYME	PAÍS
4191600	MEXICO
371176	GUATEMALA
874935	ECUADOR
1827399	PERU
350000	HONDURAS
270000	NICARAGUA
108079	COSTA RICA
60740	PANAMA
605626	ARGENTINA
163200	URUGUAY
254242	PARAGUAY
661975	BOLIVIA
4500000	BRASIL
882000	CHILE
15120972	TOTAL

Los riesgos de la cadena de suministro: No todo son volcaduras y robos

¿Cuáles son los Riesgos Ordinarios de Tránsito (R.O.T.)?

Incendio, rayo y explosión.

Para Embarques Terrestres y/o Aéreos o de ambas clases:

- Caída de avión
- Auto- ignición.
- Colisión.
- Volcadura.
- Descarrilamiento del vehículo u otro medio de transporte empleado.

Para Embarques Marítimos:

- Varadura, hundimiento o colisión (choque) del barco.
- Maniobras de carga, transbordo y descarga.
- Maniobras de alijo (incluyendo el transporte por embarcaciones auxiliares y/o menores).
- Pérdida de bultos enteros.



Explosión en el puerto de Beirut 2020

Avería gruesa: Singapur 2020 (*encallamiento*)

Una avería gruesa se puede estimar en pérdidas de hasta **256 millones de dólares.**

Para la liberación de las fianzas de Lloyds por siniestros de avería gruesa, el cliente deberá pagar aproximadamente el 10% del valor de la carga.

Riesgos considerados dentro de avería

- Encallamiento
- Echazón de contenedores
- Sacrificio de mercancía
- Incendio de buque
- Hundimiento
- Descompostura de maquinaria
- Gastos de emergencia

Contribuyen con la pérdida

1. Aseguradora
2. Compañía naviera
3. Dueños de las mercancías



Los riesgos de la cadena de suministro: No todo son volcaduras y robos

Avería Gruesa:

Cuando se ha efectuado o contraído, intencional y razonablemente, algún **sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común**, con el objeto de preservar de un peligro a los bienes comprometidos en una expedición marítima.

- Pérdida o daños por el sacrificio de la Avería Gruesa
- Extinción de fuego
- Corte de restos
- Varada voluntaria
- Salvamento
- Forzamiento de máquinas
- Gastos de alijos de buque embarrancado y daños consiguientes
- Utilización como combustible.
- Gastos en puerto de refugio.
- Salarios y manutención de tripulación en puerto de refugio.
- Daños al cargamento en la descarga
- Y reparaciones provisionales.



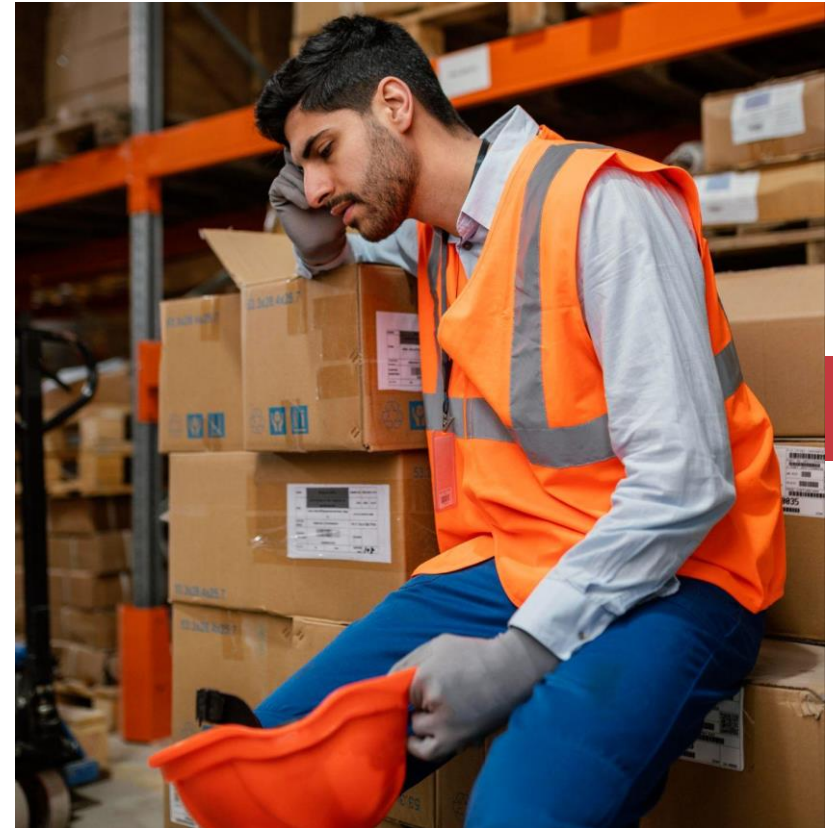
**MV Ever Given:
Encallamiento canal de Suez 2021**

Afectaciones para el importador y/o exportador

Una vez que un producto sale de fábrica **pierde 20% de competitividad por la inseguridad y la infraestructura.**

- Pérdida financiera
- Mercancía en el mercado negro
- Atraso de proyectos
- Penalizaciones por contrato
- Cancelación de pedidos
- Reputación

Por ello, se consideró que este flagelo se debe abordar por la sociedad, gobierno, sector privado e incluso academia.



Afectaciones para los operadores logísticos

Por no contar con medidas de seguridad, ni con un seguro de carga

- Exposición financiera
- Daños a carga – hasta 30,000 USD por reclamo al grupo
- Daño a la relación con tu cliente
- Daño reputacional en el mercado



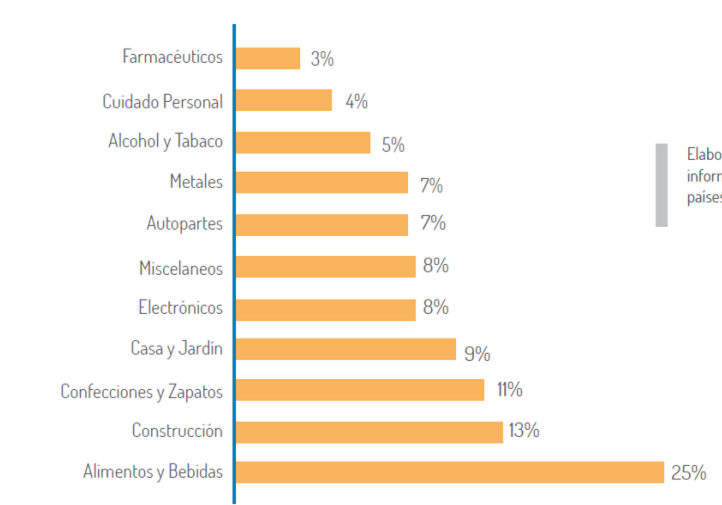
Incidencias de robo de mercancía a transportistas por tipo de producto en la región y Latinoamérica

En seguida, se presentan los **productos más robados** en la **región de transporte de mercancías**

- Comida y bebidas
 - Electrónicos
- Construcción e industria
 - Alcohol
 - Misceláneos
- Farmacéuticos
 - Químicos
- Metales
- Hogar y jardín
- Ropa y calzado
- Agricultura
- Cuidado personal
- Auto y partes
- Tabaco

En seguida, se presentan los **productos más robados** en la **región de transporte de mercancías**

MERCANCIAS MÁS ROBADAS



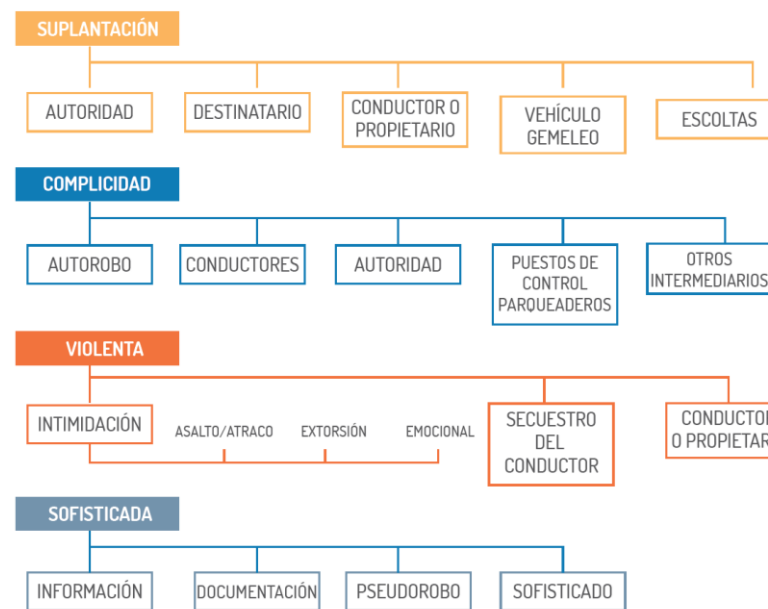
Elaboración propia a partir de la información estadística recopilada en los países analizados



Incidencias de robo de mercancía a transportistas por locación o tipo de evento

- Robo a unidades en tránsito
- Robo en estacionamiento no seguro
- Robo en patios de empresas
- Robo en estación de gas o parada de camiones
- **Imitación:** El delincuente imita a una de las personas en la cadena de suministro.
- **Complicidad:** Alguien dentro de la cadena de suministro es cómplice del delito.
- **Violencia:** Uso de armas y fuerza.
- **Robo Sofisticado:** incluyendo ciberataques y Hackings o Hackers.

Según el estudio, las formas habituales de acceder a las mercancías son el asalto a camiones, las alianzas entre ladrones y transportistas o personal de almacenamiento, y el sabotaje cibernético.



**Quedan excluidos los daños preexistentes, así como la mala estiba y/o flejado y/o sujeción de los bienes asegurados al medio de transporte sin ocurrencia directa de algún ROT.*

Exposición a los riesgos logísticos que enfrenta la mercancía de origen a destino

La gráfica confirma que la carga está expuesta de origen a destino. En términos generales, los puntos críticos aquí definidos son iguales en todo el mundo, dado que el riesgo solo es atenuado por medidas de seguridad y planes de acción concretos y formales. Igualmente, se destaca el robo del vehículo como el mayor riesgo tanto en ruta como en las diferentes paradas que realiza el vehículo. En “engaños varios” figuran casos como **falso destinatario, falso pedido**, que son evidencia del robo especializado como se indicó previamente.

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

Punto crítico	Secuestro	Saqueo	Hurto desde el vehículo	Robo del vehículo	Falsos retenes o puestos de control	Falsos accidentes en ruta	Engaños varios	Promedio
Cargue (origen)	2	3	2	3	1	1	1	2
En ruta	4	1	1	4	4	4	4	3
Parada, pernoctación y parqueo	3	4	4	4	3	2	2	3
Estacionamiento autorizado	2	2	3	3	1	1	2	2
Entradas y salidas de ciudades	4	3	3	4	3	1	3	3
Descargue (destino)	2	3	2	3	1	1	4	2
Promedio	3	3	3	4	2	2	3	

PUNTOS CRÍTICOS EN EL ROBO DE CARGA

Escala de 1 a 4 donde 4 representa el mayor riesgo

Fuente: Libro blanco sobre el Robo de Carga por carretera en Latinoamérica. ALSUM / CEPAL



Causas de la siniestralidad, factores internos y externos de las empresas

Una vez que el robo entra a una empresa, se instala para quedarse, perfeccionando cada día su técnica, estableciendo contactos, ejerciendo corrupción en sus funcionarios, creciendo y estructurando.

El cuadro presenta la evolución del robo cuando se genera de adentro hacia afuera, sin embargo, puede ser generado desde afuera, destacando que su evolución será favorecida por la oportunidad, la negligencia, la impunidad y el descontento.

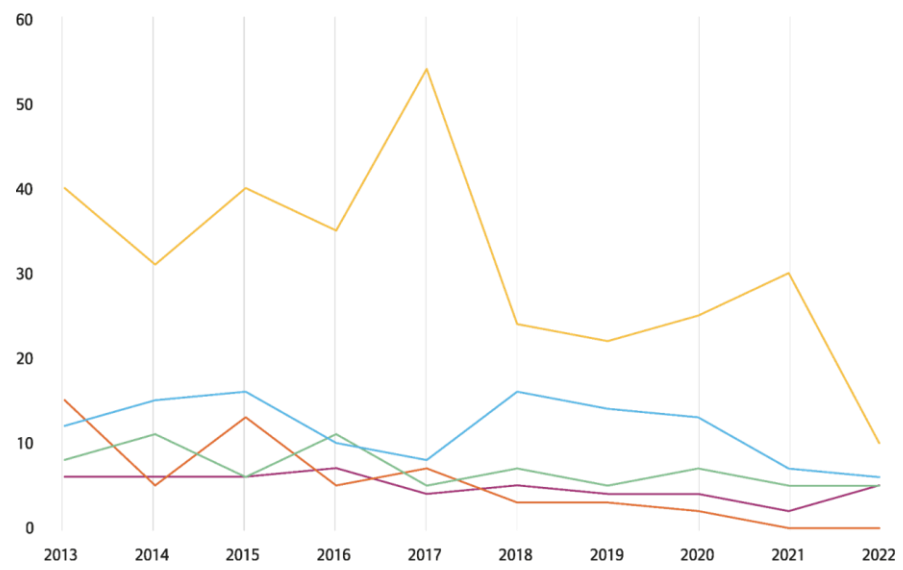
Causa	Interna Puede controlarse	Externa No se controla
Oportunidad Subjetiva / Objetiva	<ul style="list-style-type: none"> Confianza Tolerancia Conocimiento de la empresa Control exclusivo Ubicación de la empresa Cargues a la vista 	<ul style="list-style-type: none"> Estado de las vías Protestas y paros Temporadas / Fines de semana Comercio informal / Contrabando Devaluación / Revaluación
Necesidad Material / Psicológica	<ul style="list-style-type: none"> Conductual patológica Deudas e imprevistos 	<ul style="list-style-type: none"> Pobreza Deterioro social Desempleo
Negligencia o descuido	<ul style="list-style-type: none"> Falta de controles Deficiencia de controles Delegación Dirección Tecnología obsoleta Ausencia de auditorías 	<ul style="list-style-type: none"> Infraestructura del Estado Prioridades del gobierno Corrupción en instituciones Corrupción en la cadena
Impunidad	<ul style="list-style-type: none"> No trazabilidad a casos No castigos 	<ul style="list-style-type: none"> Tipificación y castigo del delito
Descontento	<ul style="list-style-type: none"> Salarios Clima Laboral No recompensas 	<ul style="list-style-type: none"> Insurgencia Delincuencia Escasez en la oferta de conductores

Fuente: Libro blanco sobre el Robo de Carga por carretera en Latinoamérica. ALSUM / CEPAL



Pérdidas totales de buques en el periodo del 2012 al 2022

 **Total losses by type of vessel 2013 – 2022**
From January 1, 2013 to December 31, 2022. Vessels over 100GT only



Cargo, fishing and passenger vessels account for over **60%** of ships lost over the past decade

- Cargo
- Fishery
- Passenger
- Bulk
- Tug

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Cargo	40	31	40	35	54	24	22	25	30	10	311
Fishery	12	15	16	10	8	16	14	13	7	6	117
Passenger	8	11	6	11	5	7	5	7	5	5	70
Bulk	15	5	13	5	7	3	3	2	0	0	53
Tug	6	6	6	7	4	5	4	4	2	5	49
Chemical/Product	10	2	3	7	4	3	2	2	2	3	38
Ro-ro	2	5	6	10	0	3	6	1	1	3	37
Container	4	4	5	5	3	2	1	1	1	1	27
Supply/Offshore	2	3	3	2	2	2	1	1	3	0	19
Dredger	0	1	1	1	3	2	1	2	1	2	14
Barge	3	1	0	3	1	2	1	0	2	0	13
Tanker	0	1	0	0	2	3	0	2	2	2	12
LPG/LNP	0	0	0	1	1	0	2	0	0	0	4
Other	6	4	4	4	1	1	7	5	3	1	36
Unknown	1	0	2	1	0	0	3	0	0	0	7
Total	109	89	105	102	95	73	72	65	59	38	807

Fuente: Lloyds / Allianz Global.

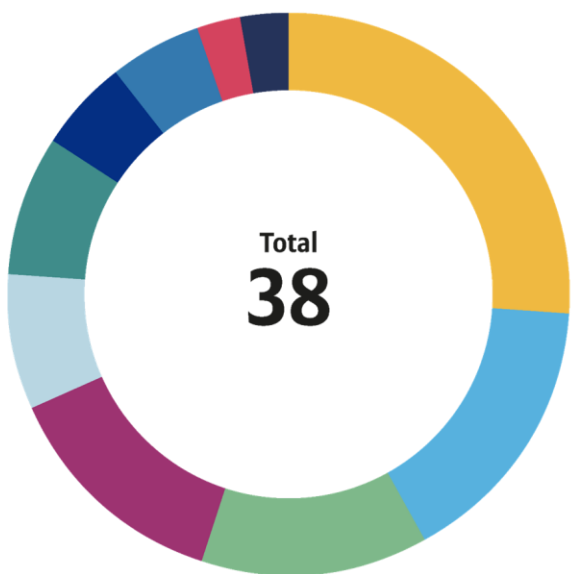


Pérdidas totales de buques en el periodo del 2012 al 2022



Total losses by type of vessel 2022

From January 1, 2022 to December 31, 2022. Vessels over 100GT only



● Cargo	10
● Fishery	6
● Passenger	5
● Tug	5
● Chemical/Product	3
● Ro-ro	3
● Tanker	2
● Dredger	2
● Container	1
● Other	1

Última década: Los buques de carga, pesca y pasajeros representan más del 60% de los barcos perdidos.

2022: Los buques de carga representaron una cuarta parte de los buques perdidos. El naufragio fue la causa más frecuente de pérdida y la mayoría de los buques de carga se perdieron en aguas del Sudeste Asiático.

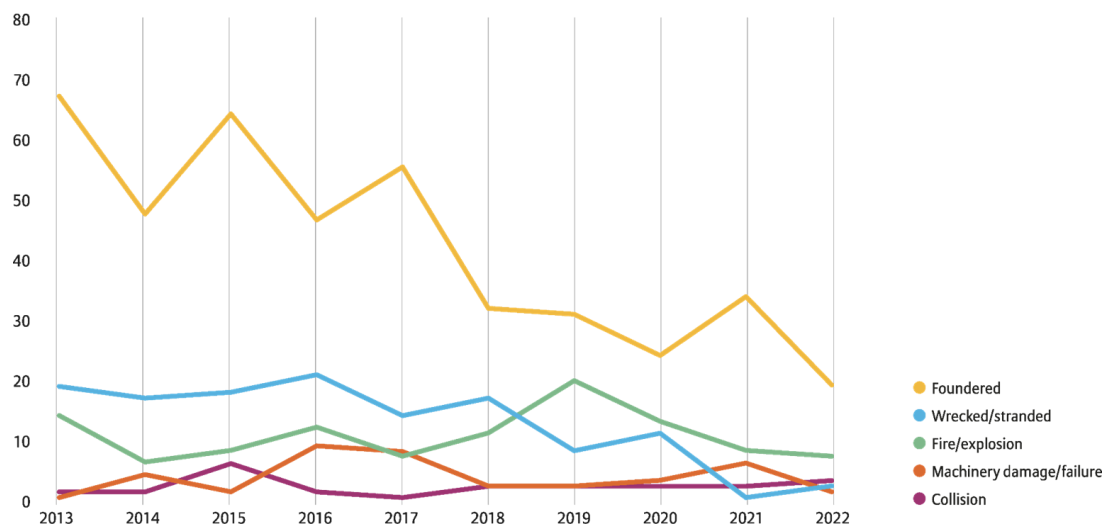
La edad promedio de un buque involucrado en una pérdida es de 29 años.

Causas de las pérdidas totales de buques en el periodo del 2012 al 2022



Total losses by cause 2013 – 2022

From January 1, 2013 to December 31, 2022. Vessels over 100GT only



	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Foundered (sunk)	69	49	66	48	57	33	32	25	35	20	434
Wrecked/stranded (grounded)	20	18	19	22	15	18	9	12	1	3	137
Fire/explosion	15	7	9	13	8	12	21	14	9	8	116
Machinery damage/failure	1	5	2	10	9	3	3	4	7	2	46
Collision (involving vessels)	2	2	7	2	1	3	3	3	3	4	30
Hull damage (holed, cracks etc.)	1	5	2	4	5	2	1	1	1	1	23
Contact (e.g. harbor wall)	0	1	0	0	0	2	1	0	0	0	4
Missing/overdue	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	3
Miscellaneous	1	2	0	1	0	0	1	6	3	0	14
Total	109	89	105	102	95	73	72	65	59	38	807

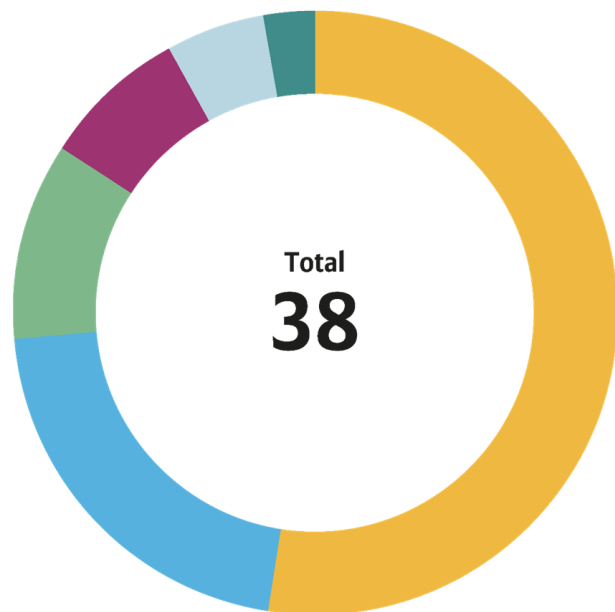
Fuente: Lloyds / Allianz Global.

Causas de las pérdidas totales de buques en el periodo del 2012 al 2022



Total losses by cause 2022

From January 1, 2022 to December 31, 2022. Vessels over 100GT only



● Foundered (sunk)	20
● Fire/explosion	8
● Collision (involving vessels)	4
● Wrecked/stranded (grounded)	3
● Machinery damage/failure	2
● Hull damage	1

Última década: Los hundimientos (52%). Varaduras (18%) e incendios/explosiones (13%) principales causas de la última década y concentran más del 80%

2022: Hundimiento principal causa > 50% segundo lugar: Incendio/explosión 21% y tercer lugar: colisiones que involucran embarcaciones con el 11% y en 2021 el tercer lugar fue: Falla o daño de maquinaria

Cabe resaltar que ha habido 64 pérdidas totales de embarcaciones causados por incendios sólo en los últimos cinco años

El clima extremo factor de al menos 8 pérdidas, en 2022



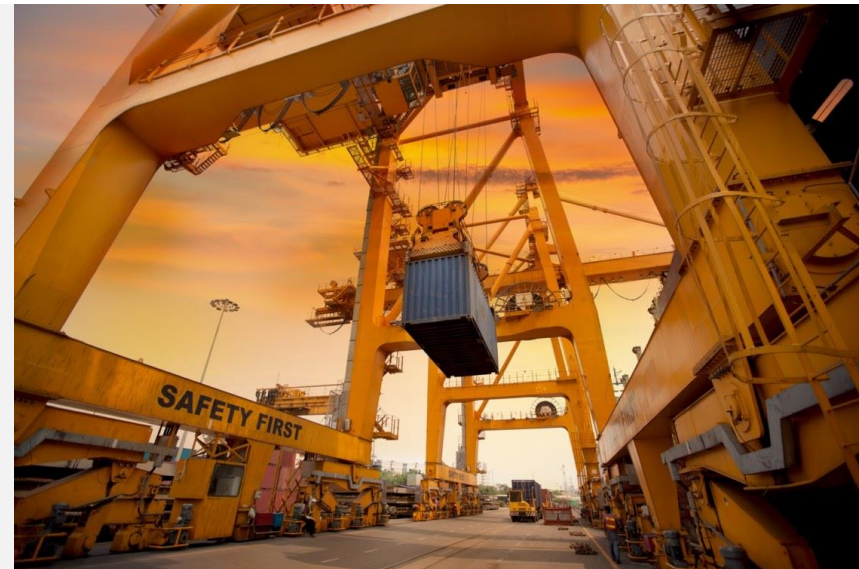
2

El programa marine *(El seguro de carga)*

Asegurar ayuda a identificar, administrar y transferir los riesgos del transporte de mercancías

Es sumamente importante **asegurar la mercancía** e incentivar esta práctica, ya que de esta manera podrán transferir el riesgo a la aseguradora en caso de un siniestro y evitar impactos financieros.

- Programa de emisión específica o por embarque.
- Programa flotante, global o a declaración.



Tipo de cobertura

Cobertura todo riesgo

Asegurando desde la recolección en origen en bodega de proveedor.

- Robo total / robo parcial
- Interrupción del transporte por 72 hrs.
- Robo con violencia / robo sin violencia
- Cláusula de **interés contingente**
- Etiquetas y envolturas
- Equipo crítico
- Variación en el transporte
- Avería gruesa
- Productos a granel y productos refrigerados
- Maniobras carga y descarga
- Estadía hasta por 90 días en recinto fiscal
- Actos de autoridad
- Devoluciones
- Desempaque diferido
- Reposición de partes de una máquina o artículo
- Fallo al sistema de refrigeración*

*Como resultado de un daño a los equipos de refrigeración de un contenedor refrigerado por 12 hrs. ininterrumpidas

Tipo de cobertura

Cobertura en continuidad de tránsito:

Los bienes usados, reconstruidos, devoluciones, así como los bienes que no sean cubiertos desde su origen inicial (*continuidad de viaje*) solamente tendrán la cobertura de Riesgos Ordinarios de Tránsito (ROT), robo total, huelgas y alborotos populares, bodega a bodega y maniobras de carga y descarga.

*Quedan excluidos los daños preexistentes, así como la mala estiba y/o flejado y/o sujeción de los bienes asegurados al medio de transporte sin ocurrencia directa de algún ROT.

Prevención de riesgos a través de medidas de seguridad obligatorias

“Las principales causas de rechazo de un siniestro, provienen del incumplimiento de la Garantías de Cobertura”



GPS EN TRACTO CON MONITOREO ACTIVO



RUTAS



CUSTODIA SATELITAL



SELLOS Y CANDADOS



CUSTODIA SATELITAL + CUSTODIA ARMADA



EN BUQUE

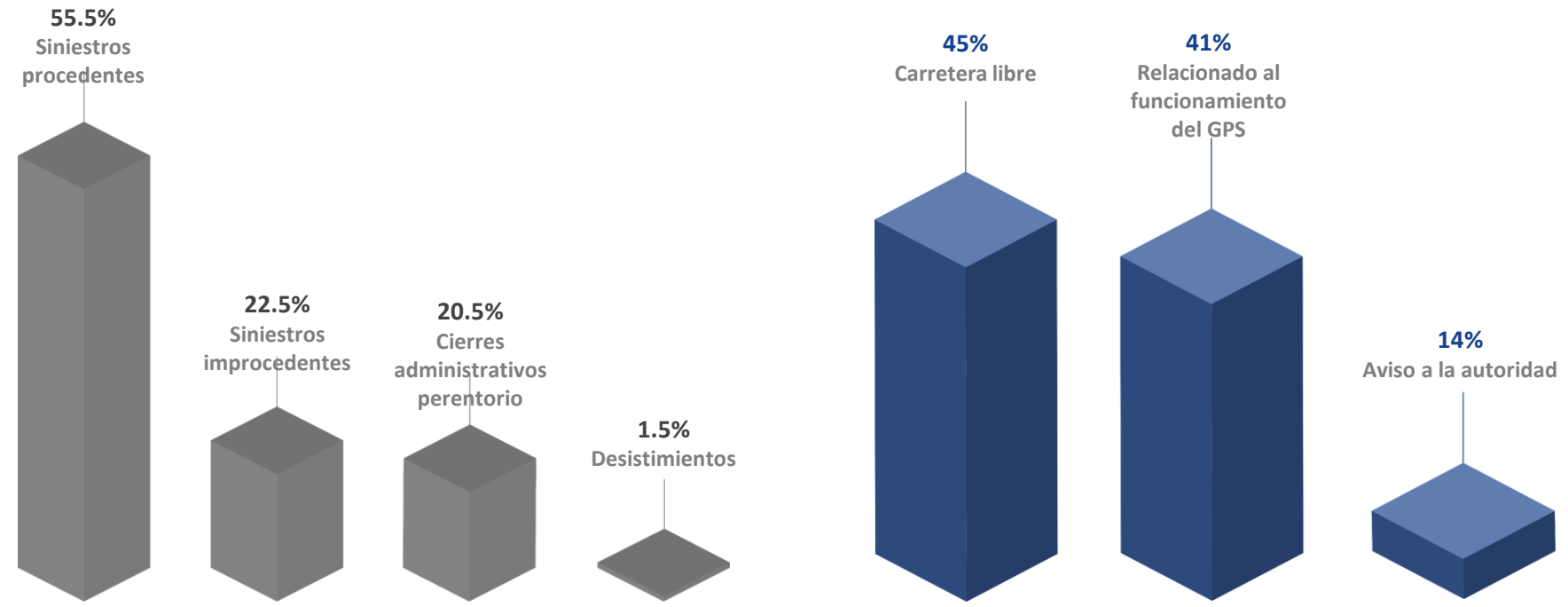


PERNOCTAS (PARADAS DE DESCANSO) E INTERRUPCIONES DE TRÁNSITO



TERRESTRE

Encuesta y estadística de resoluciones del proceso del reclamo por siniestro en México



Fuente: Encuesta aseguradoras que manejan el ramo marine / Despacho de ajustes en seguros de carga



¿Qué aseguradoras respalda mi programa de Marine (seguro de carga)?

SEGUROS PERÚ: Cobertura para embarques desde y hasta cualquier parte del mundo, así como embarques locales dentro de la República de Guatemala, siempre y cuando el interés asegurable sea Peruano (que el beneficiario del seguro esté domiciliado fiscalmente en Perú).

SBS para ciudadanos Prevención del lavado de activos Portal de transparencia



Institucional Supervisados y registros Estadísticas y publicaciones Normativa y estándares

Inicio > Supervisados y registros > Empresas supervisadas > Directorio del sistema de seguros > Empresas de Seguros

Empresas de seguros

ENTIDAD	CARGO	FUNCIONARIO	DIRECCIÓN	TELÉFONO	FAX	FECHA ACTUALIZA
CHUBB PERÚ	Presidente de directorio	Angela Lobo Cecchinato	Calle Amador Merino Reyna 267 - Oficina 401, San Isidro, Lima, Lima		2213313	13/04/2021

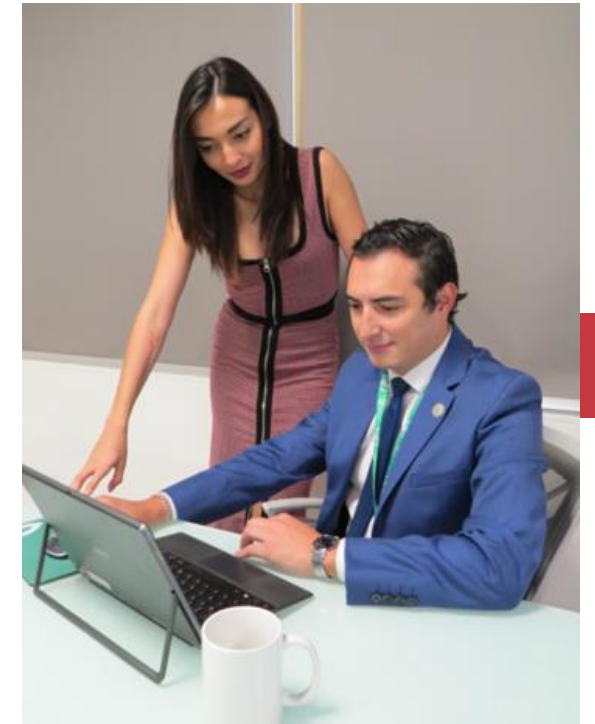
¿Por qué contratar con una aseguradora registrada y autorizada por la Superintendencia de Banca y Seguros?

Ley número 26702 (Ley General del Sistema Financiero y del Sistema de Seguros y Orgánica de la Superintendencia de Banca y Seguros) nos dicta:

Artículo 11 Señala que toda persona (entiéndase jurídica, natural, nacional o extranjera) que opere en el sistema financiero y de seguros, así como aquéllas que realizan actividades vinculadas o complementarias al objeto social de dichas personas, requiere autorización previa de la Superintendencia de Banca y Seguro del Perú (SBS)

Las empresas a constituirse según las leyes peruanas y que van operar en el sistema de financiero y de seguros, de acuerdo al artículo 12 de la Ley, deben constituirse bajo la forma de sociedad anónima, y para iniciar sus operaciones sus organizadores deben recabar previamente su autorización de organización y funcionamiento conforme a los requisitos establecidos.

Para los casos de empresas del sistema financiero y de seguros, del exterior, que se propongan establecer en el país una sucursal que opere con el público deberán también obtener autorización previa de la SBS, conforme a lo establecido en el artículo 39 de la Ley, ello implica también obtener su autorización de organización y funcionamiento.



Sanciones por incurrir en los artículos anteriores

En caso se infrinja el artículo señalado, la sociedad se convierte en una sociedad financiera ilegal por lo cual **comete el delito regulado en el artículo 246 del Código Penal** que establece lo siguiente:

“El que, por cuenta propia o ajena, se dedica directa o indirectamente a la captación habitual de recursos del público, bajo la forma de depósito, mutuo o cualquier modalidad, sin contar con permiso de la autoridad competente, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de tres ni mayor de seis años y con ciento ochenta a trescientos sesenta y cinco días-multa. Si para dichos fines el agente hace uso de los medios de comunicación social, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de cuatro ni mayor de ocho años y con ciento ochenta a trescientos sesenta y cinco días-multa.”

Conclusiones generales

1.- Para disminuir los índices de siniestralidad se debe buscar contar con **certificación** como empresa y/o contar con **proveedores certificados**.

2.- **Implementar medidas** de seguridad que se recomienden por medio de **programas de marine** de seguros, como en **programas de administración de riesgos** y/o **acciones** que disminuyan la exposición de robo en México, por ejemplo: realizar previos en origen

3.- Las cadenas de suministro de las grandes organizaciones **son cada vez más complejas y cada vez más vulnerables** como resultado del rendimiento de sus proveedores ante desastres naturales, interrupciones de carga, incidentes de falsificación, fraudes y otros factores que pueden dañar significativamente la continuidad en sus operaciones.

4.- **ISO 28000** ayuda a los socios comerciales a cumplir con los **OBJETIVOS** de las grandes organizaciones (*Políticas Objetivos Metas*) que los contratan.

ISO 28000 ayuda a las grandes **organizaciones** a responder a las **tres preguntas** clave relacionadas con los **socios de la cadena de suministro** de cualquier organización:

1. ¿Serán parte del problema o de la solución?

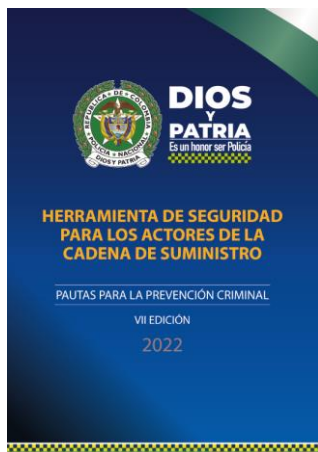
2. ¿Se puede confiar en ellos?

3. ¿Cuál es su capacidad real para establecer una continuidad de operaciones (*enfrentar situaciones adversas*)?



Conclusiones y recomendaciones

Libros, guías y documentos que apoyan la aplicación de seguros en la cadena de suministro y la logística



Dirección de investigación Criminal e INTERPOL

Referencias

Verger, G. (1993). *El Risk Management*. Barcelona: Editorial Hispano Europea.

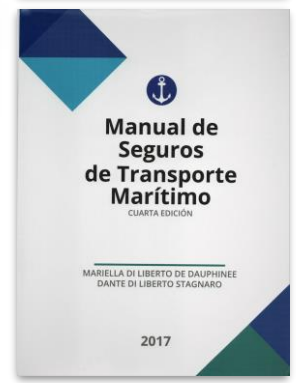
Roldán, P. N. (7 de Junio de 2017). *Ley de los grandes números*. Obtenido de Economipedia.com: <https://economipedia.com/definiciones/ley-los-grandes-numeros.html>

Ordoñez Ordoñez, A. E. (2001). El carácter indemnizatorio del Seguro de daños. *Revista de Derecho Privado Universidad Externado de Colombia*.

Ossa Gómez, J. E. (1991). *Teoría general del Seguro*. Bogotá: Editorial Temis.

Safelink Agente de Seguros. (2021). *El Seguro en el Transporte de Carga*. México: ALSUM Asociación Latinoamericana de Seguros Marítimos.

Página 67



PRIMER LIBRO EN AMÉRICA LATINA SOBRE SEGUROS DE CARGA (2DA EDICIÓN)



Conclusiones económicas y financieras

Sanción Económica:

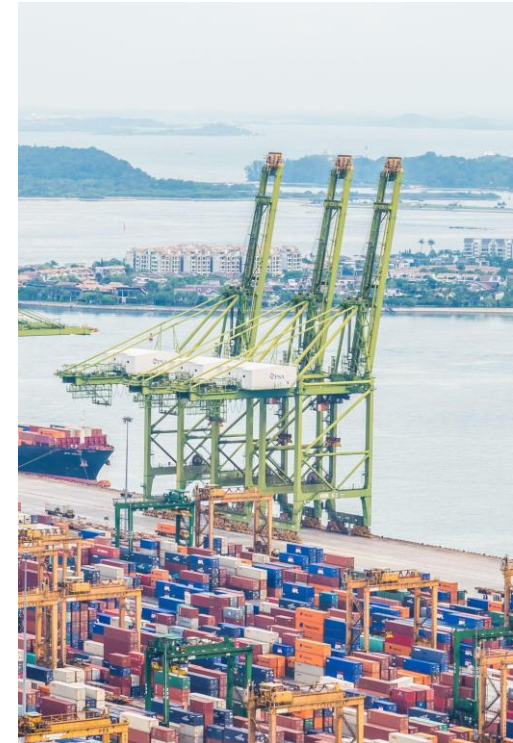
1. Que las sanciones o penas pecuniarias de los procesados sean calculadas en base al valor comercial de los vehículos y de las mercancías robadas.

Sector Financiero de seguros:

1. Contar con un consultor de seguros especializado en el ramo de seguros del Marine.
2. Implementación de un programa de *Risk-Loss Control*, antes del planteamiento del programa de seguros, por medio de empresas especializadas que brinden servicios integrales de asesoría y control en administración de riesgos.
3. El programa de *Risk-Loss Control* proveerá de elementos, que permiten garantizar a los asegurados una toma de decisiones acertada respecto a la prevención y control de pérdidas, así como una mejora en los resultados y en la siniestralidad.
4. Revisar el seguro ofrecido por el transportista, ya que puede ser de responsabilidad civil solamente, pero si se ofrece el seguro por la carga, solicitar los términos y condiciones maestros que dan cobertura a ese seguro.

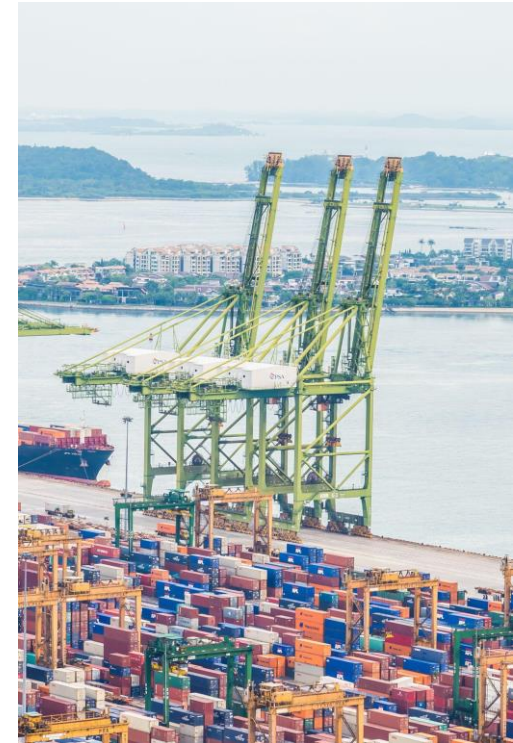
Decálogo de conclusiones y recomendaciones a la luz del panorama asegurador

- **Mitos y realidades de los seguros en cadena de suministro y logística:** Seguro de tabla, Seguro del tractocamión o cabezal, seguro de contenedor o equipo, seguro de P&I, seguro de responsabilidad civil y seguro de carga.
- **Identificar regulación,** derechos, obligaciones, responsabilidad legal y seguros de responsabilidad civil de errores u omisiones con los que cuentan los operadores logísticos en mi país.
- **Identificar los instrumentos financieros** con los que cuento para el reconocimiento, administración y transferencia de riesgos y que se encuentren adaptados a las necesidades que presenta mi cadena de suministro.
- **Subcontratación de transportistas:** Garantizar la identificación del transportista, así como que cuente con las medidas de seguridad ejemplo: en los fletes marítimos que incluye el flete terrestre y evitar la subcontratación de más de dos transportistas en un tránsito terrestre.
- **Medidas de prevención y seguridad** encaminadas a disminuir el riesgo y la ocurrencia de siniestro:
 - **Control de contratación de transportistas:** documentación para identificar al operador y estudio socioeconómico.
 - **GPS:** Monitoreo activo y Custodia satelital. Plan de acción, reacción y/o código rojo y bitácora.
 - **Custodia armada** o convencional sin arma.
 - **Rutas programadas:** paradas permitidas, pernoctas, estadías, interrupciones de tránsito.



Decálogo de conclusiones y recomendaciones a la luz del panorama asegurador

- **Exclusiones y límites de cobertura:**
 - **Identificar:** Límites de responsabilidad, interés asegurable, incoterm (acuerdo de compraventa) bienes y países cubiertos.
- **Importaciones temporales:** Contar con instrumentos financieros cubrir los daños y/o pérdidas de la mercadería como el pago de impuestos.
- **Marco regulatorio del instrumento financiero:** Identificar a la institución financiera si cuenta con registro y/o autorización, cláusula de legislación y/o arbitraje aplicable y prescripción de derechos.
- **Programa de prevención de riesgos y disminución de pérdidas (risk control).**
- **Proceso de reclamo o siniestro,** surveyor (ajustado, liquidar o perito) y herramientas insurteth.



Conclusiones legales - regulatorias

- En la mayoría de los países existe debilidad al respecto en los códigos civil y penal y, más allá de eso, la impunidad se ve favorecida por la falta de denuncia oportuna de los hechos de robo y por la deficiencia en la atención y seguimiento de las denuncias presentadas, muchas veces motivada por el miedo.
- Las autoridades no cuentan con un sistema de información en línea que permita perfilar y caracterizar los casos para definir y soportar planes de acción concretos. Por esta razón, aunque en algunos países existe un “observatorio del delito” en las entidades del estado, aunado a la falta de recursos, no existen en ocasiones estadísticas veraces y confiables.
- **A partir de la publicación de febrero del 2018** se publicó en el **Diario Oficial de la Federación (DOF) reformas**, adiciones y derogaciones de diversas disposiciones del Código Penal Federal y de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación, en materia de Delitos Carreteros. Prisión preventiva oficiosa y agravar el delito del robo al autotransporte.

Conclusiones legales - regulatorias

DELITO	PENA PROMEDIO
Asociación criminal	2 a 10 años
Hurto simple	0 a 5 años
Hurto calificado	2 a 10 años
Lesiones personales	2 a 10 años
Secuestro extorsivo	25 a 40 años
Falsa denuncia	1 a 8 años
Falso testimonio	1 a 5 años
Receptación	3 a 10 años
Estafa	1 a 10 años

Fuente: CRM Colombia y el Libro blanco de la Asociación Latinoamericana de suscriptores de riesgos marítimos (ALSUM)





“La prevención de accidentes no debe ser considerada como una cuestión de legislación, sino como un deber ante los seres humanos, y como una razón de sentido económico.”

Werner Von Siemens
fundador de Siemens AG.



Seminarios virtuales Miércoles del exportador

Preguntas y respuestas



Esaú Mendoza

emendoza@safelinkcorp.com

SafeLink®
GROUP

