



INSTITUTO LOGÍSTICO
Colombia • México • República Dominicana

Diplomado Logístico Internacional FIATA Modulo Seguridad y Seguros



Septiembre del 2021





INSTITUTO LOGÍSTICO
Colombia • México • República Dominicana

Instructor

Dr. Sergio A. Ruiz Olmedo



CONTENIDO

I. Safety & Security

II. ¿Qué es la responsabilidad?

III. Variables que determinan la exposición al riesgo

1. Infraestructuras

2. Medios de transporte

3. Tecnologías de seguimiento (disruptivas)

IV. El seguro en el transporte

V. Plan de vulnerabilidad





Safety y Security

SAFETY: The origin of the danger can be human, natural, technical and is always involuntary
Protection of health and well-being of employees/workers, protection of the environment, protection against fire

SECURITY: The threat is always caused by human malevolence (voluntary action)
Prevention of all forms of risk and threat, protection of people, goods and property, protection of the firm, its interest, its stakeholders

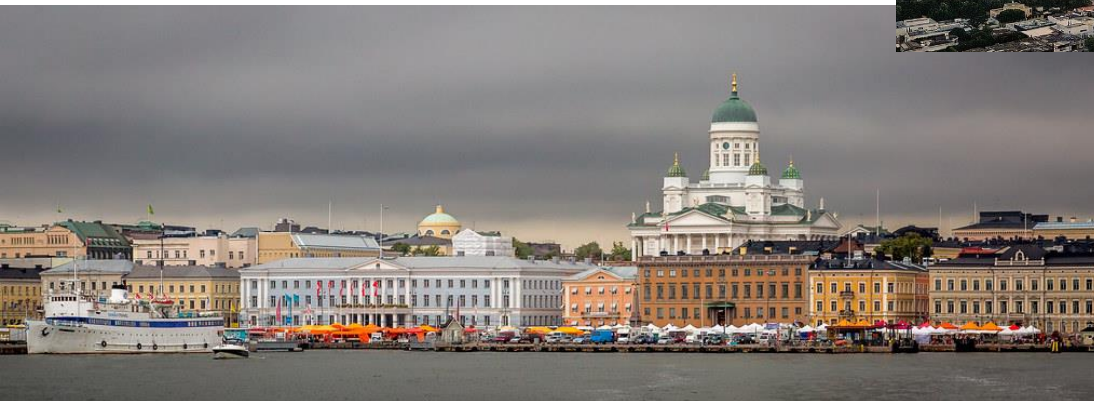
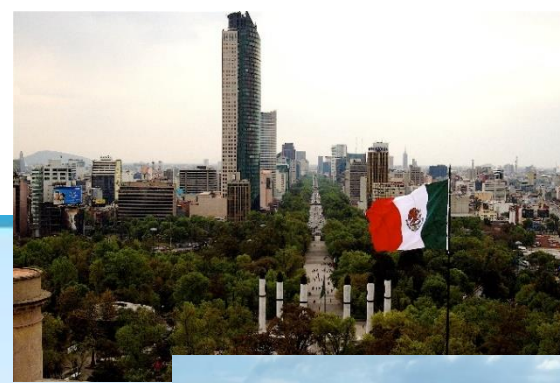
¿La Ciudad de México es segura?

¿La Ciudad de Panamá es segura?

¿La Ciudad de Guatemala es segura?

¿La Ciudad de Caracas es segura?

¿Tokio, Zúrich, Helsinki, Seúl son ciudades seguras?



Nuevo rol de la Seguridad en el Contexto de la Logística y el Transporte

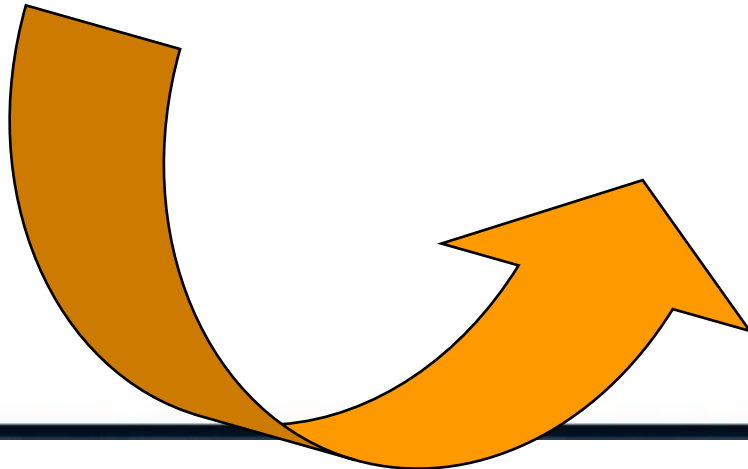
1. La mala noticia: mayores costos para todos
 2. La buena noticia: mayor control de la carga
-



MIEDO Y SEGURIDAD

- GUERRA
- TERRORISMO
- ROBO
- ASALTO
- ACCIDENTES
- CORRUPCIÓN

- Código de Seguridad Marítima
- Código de Seguridad Portuaria
- Seguridad en Fronteras
- Blindaje
- Custodia
- Rastreo Satelital
- Prevención



El éxito de las empresas en materia de seguridad está definido por 3 factores: procesos bien definidos, tecnología y la gente involucrada:

- Definiendo y midiendo los **procesos** logísticos vía web, porque “lo que no se mide no se controla y por tanto no se puede mejorar.”
- Poniendo a todos los involucrados en los procesos en la misma **plataforma tecnológica**, desde el cliente mas grande hasta el transportista mas pequeño.
- Evaluando a la **gente** involucrada gracias a la visibilidad que ofrecen herramientas de control

CONTENIDO

I. Safety & Security

II. ¿Qué es la responsabilidad?

III. Variables que determinan la exposición al riesgo

1. Infraestructuras

2. Medios de transporte

3. Tecnologías de seguimiento (disruptivas)

IV. El seguro en el transporte

V. Plan de vulnerabilidad



¿Qué es la Responsabilidad?

RESPONSABILIDAD

Del latín «respondere»: hacerse cargo o contestar a las consecuencias de nuestras acciones

RESPONSABILIDAD MORAL

(Impuesta por nuestra propia conciencia)

RESPONSABILIDAD JURIDICA

(Establecida por las leyes)

¿Qué es la Responsabilidad?

El que causa a otro un daño o un perjuicio, la pérdida de una cosa o bien, está obligado a reparar el daño, restituir la cosa y/o indemnizar. En el derecho, esto es lo que denominamos Responsabilidad.

Por lo que la responsabilidad no sólo depende de lo que se hace, sino de lo que se deja de hacer o se omite hacer, y cuando esto causa un daño, perjuicio o pérdida de una cosa o bien, entonces existe la acción de responsabilidad.

Responsabilidad supone un deber

Responsabilidad por culpa: Las sanciones se aplican sólo cuando el actor tuvo la intención de hacerlo

Responsabilidad absoluta: No importa la culpa del autor, basta con el hecho realizado.

¿Quién?

La fatalidad es nadie, la responsabilidad es alguien*

***Paul Ricoeur**



Actores del Transporte

Porteador

Quien llevará a cabo los servicios de transporte.

Cargador

Quien entrega las mercancías al Porteador.

Consignatario

Quien recibe las mercancías del Porteador.

Transportista

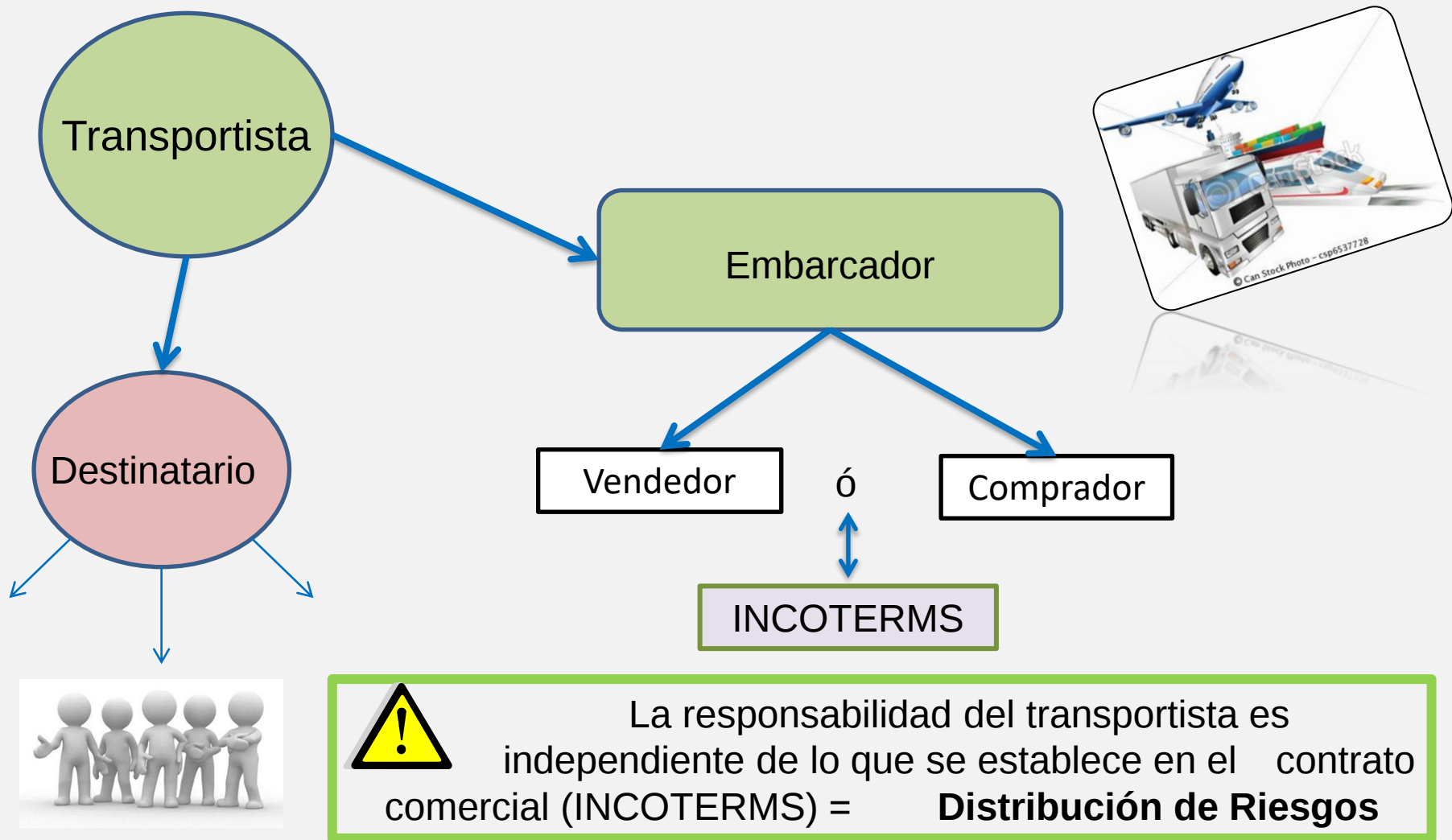
Persona física o moral dueña y/o autorizada para prestar los servicios de transporte por medios propios o rentados.

Actores del Transporte

Aéreo	Marítimo	Terrestre
Portador= Aerolínea o FF Denominado en el documento como Carrier	Naviera o FF= Porteador Denominado en el documento como Carrier	Permisionario o FF=Porteador Denominado como el Transportista.
Documento = Guía Master o House	Documento = BL Conocimiento de Embarque. Master o House	Documento= Carta Porte En Ferroviario Talón de Embarque.
Cargador = Shipper	Cargador = Shipper	Cargador = Remitente
Consignatario= Consignee	Consignatario = Consignee	Consignatario = Destinatario

FF —————→ *Freight Forwarder*

Actores que participan en la prestación de servicios de transporte



Contrato

Es un acuerdo mutuo que obliga a una parte a proveer un producto, servicio o resultado específicos y a la otra parte, a pagar por ellos.

El Contrato de Transporte de Bienes

Es el contrato mediante el cual, un transportista se compromete a trasladar los bienes desde el lugar de almacenamiento del vendedor, hasta el lugar de almacenamiento del comprador, entregándolos en buenas condiciones o en el mismo estado en el que fueron recibidas.

Un contrato puede finalizar por tres razones:

1. Porque se completó
2. Por común acuerdo
3. Por no cumplimiento



¿Transporte nacional o internacional?

Aplicabilidad

¿Derecho Nacional o Derecho Internacional?

- Cuando el contrato de transporte establece el **cruce de frontera**, se trata del **contrato de transporte internacional**



La aplicabilidad internacional no implica que los involucrados se tengan que someter a Tribunales Internacionales en caso de conflicto o cumplimiento forzoso de los contratos de transporte, a menos que así se hayan obligado expresamente.

¿Qué es límite de responsabilidad?



- De forma general se presupone la responsabilidad del porteador ante la pérdida, avería o retraso si estos hechos ocurren desde el momento en el que el transportista se hizo cargo de la mercancía y hasta que la entrega en destino.
- En cada Convenio se detallan unas causas de exoneración de responsabilidad del porteador como fuerza mayor, instrucción errónea del embarcador sobre la manipulación o conservación de la mercancía etc.

Transporte y Límite de Responsabilidad



Contrato Internacional

Marítimo

- Pérdida o avería: 666.67 DEG/bulto o 2 DEG/kg bruto
- COGSA: \$ 500 USD por paquete

Porción Terrestre en territorio Nacional

- Excepción de responsabilidad:

Cuando el usuario del servicio no declare el valor de la mercancía, la responsabilidad quedará limitada a la cantidad equivalente a 15 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, por tonelada o la parte proporcional que corresponda.

Aéreo

- Destrucción, avería o retraso:

19 DEG/Kg a menos que se haya declarado la mercancía.

Multimodal

- Pérdida y avería (si hay tramo marítimo): 666.67 DEG/bulto o 2 DEG/Kg bruto
- Pérdida y avería (si no hay tramo marítimo): 8,33 DEG/kg bruto
- Retraso en la entrega: precio del transporte

Contrato Nacional

Marítimo

- Pérdida o avería: 666.67 DEG/bulto o 2 DEG/kg bruto
- Plazo de reclamación: 3 días
- Período de responsabilidad: desde la carga de las mercaderías a bordo del buque hasta su descarga del buque.

Porción Terrestre en territorio Nacional

- Excepción de responsabilidad:

Cuando el usuario del servicio no declare el valor de la mercancía, la responsabilidad quedará limitada a la cantidad equivalente a 15 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, por tonelada o la parte proporcional que corresponda.

Aéreo

- Destrucción, avería o retraso: 10 salarios mínimos por Kilogramo de peso bruto.

Multimodal

- Responsabilidad limitada a 920 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, o de 2,75 unidades por Kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas



CONTENIDO

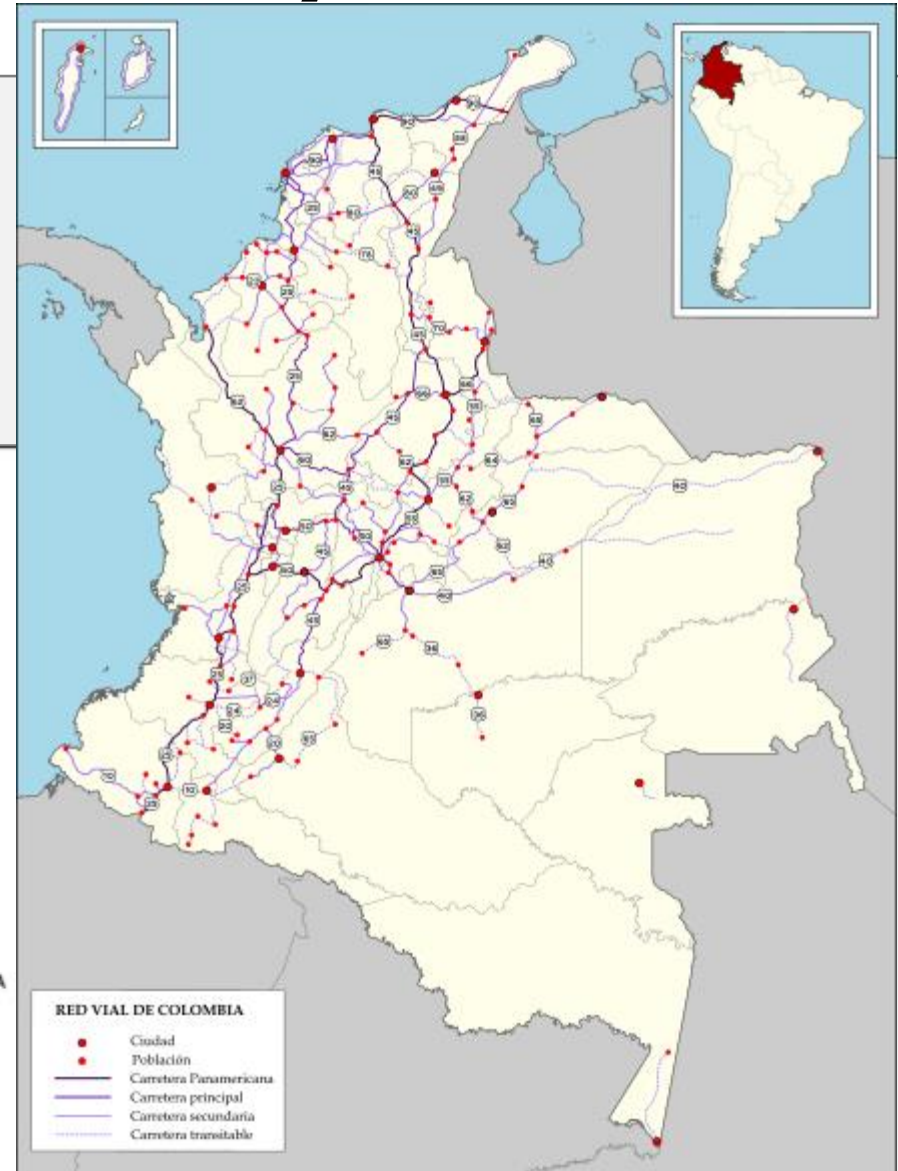
- I. Safety & Security
- II. ¿Qué es la responsabilidad?
- III. Variables que determinan la exposición al riesgo
 - 1. Infraestructuras
 - 2. Medios de transporte
 - 3. Tecnologías de seguimiento (disruptivas)
- IV. El seguro en el transporte
- V. Plan de vulnerabilidad



Safety y Security

Infraestructura carretera

Dependiendo de su estado físico y mantenimiento, la red carretera puede ser un factor crítico de la seguridad



ÍNDICE DE ACCIDENTES EN LA RED FEDERAL DE CARRETERAS

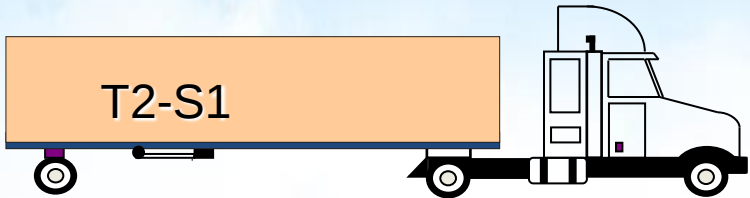
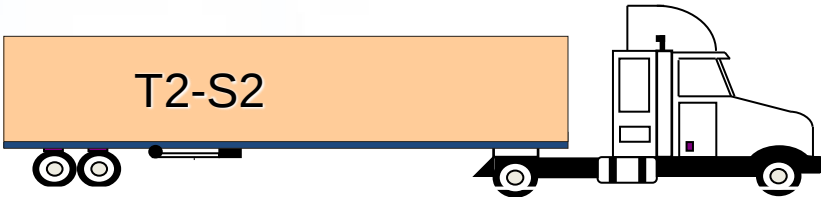
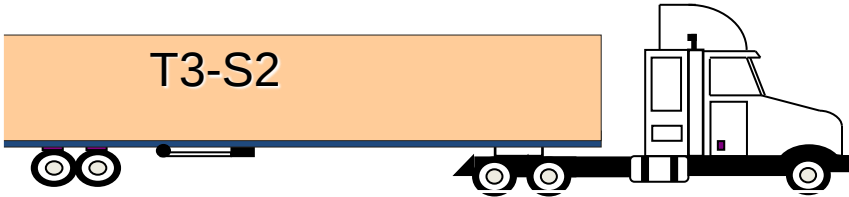
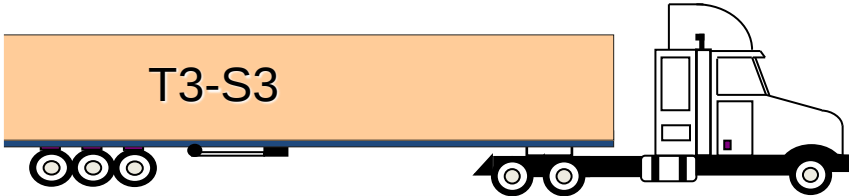


CONTENIDO

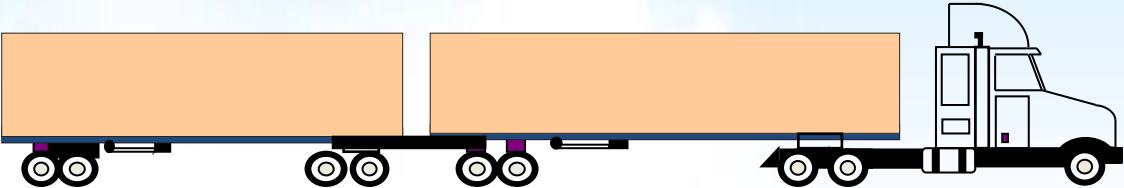
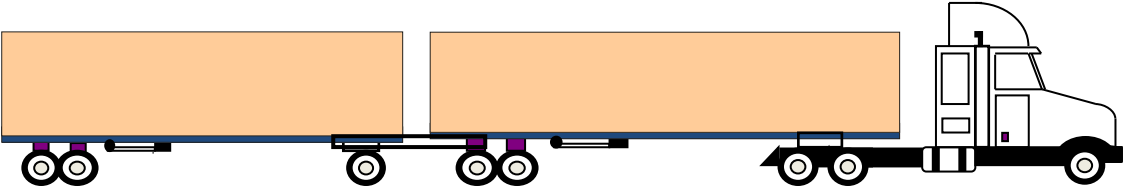
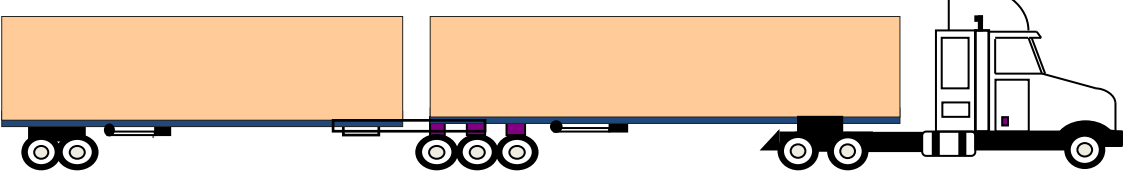
- I. Safety & Security
- II. ¿Qué es la responsabilidad?
- III. Variables que determinan la exposición al riesgo
 - 1. Infraestructuras
 - 2. Medios de transporte
 - 3. Tecnologías de seguimiento (disruptivas)
- IV. El seguro en el transporte
- V. Plan de vulnerabilidad



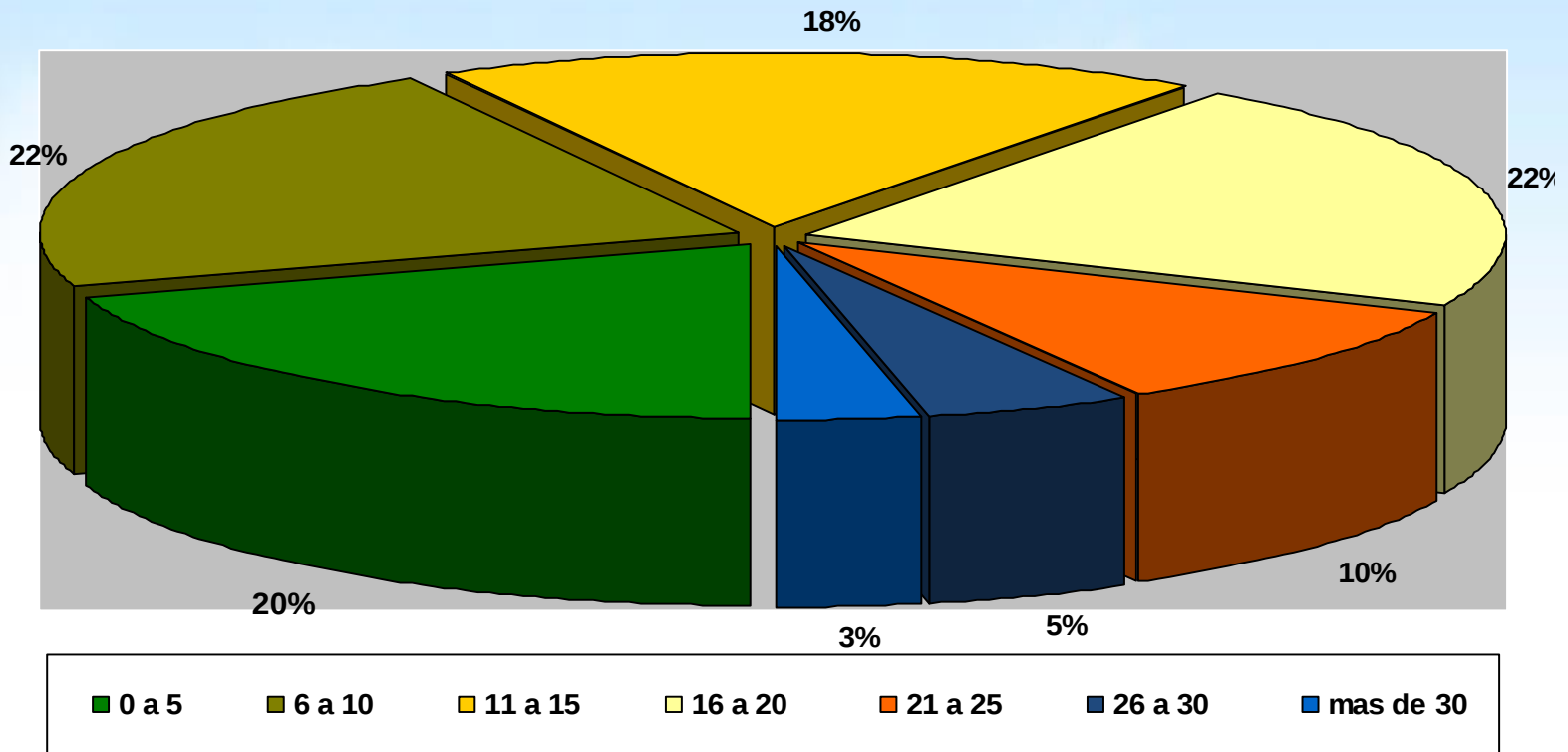
TRACTOCAMION ARTICULADO (Peso bruto en ton.)

CONFIGURACION DEL VEHICULO	NUMERO DE LLANTAS	TIPO DE CAMINO			
		A4 Y A2	B4 Y B2	C	D
 T2-S1	10	27.50	27.50	24.50	NA
 T2-S2	14	35.50	35.50	31.50	NA
 T3-S2	18	44.00	44.00	39.00	NA
 T3-S3	22	48.50	48.50	43.00	NA

TRACTOCAMION DOBLEMENTE ARTICULADO (Clasificación)

NOMENCLATURA	NUMERO DE EJES	NUMERO DE LLANTAS	CONFIGURACION DEL VEHICULO
T3-S2-R4	9	34	
T3-S2-R3	8	30	
T3-S3-S2	8	30	

Problemas de Autotransporte en México

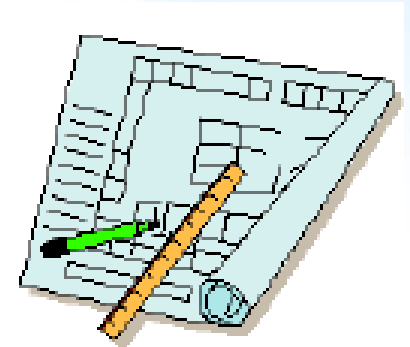


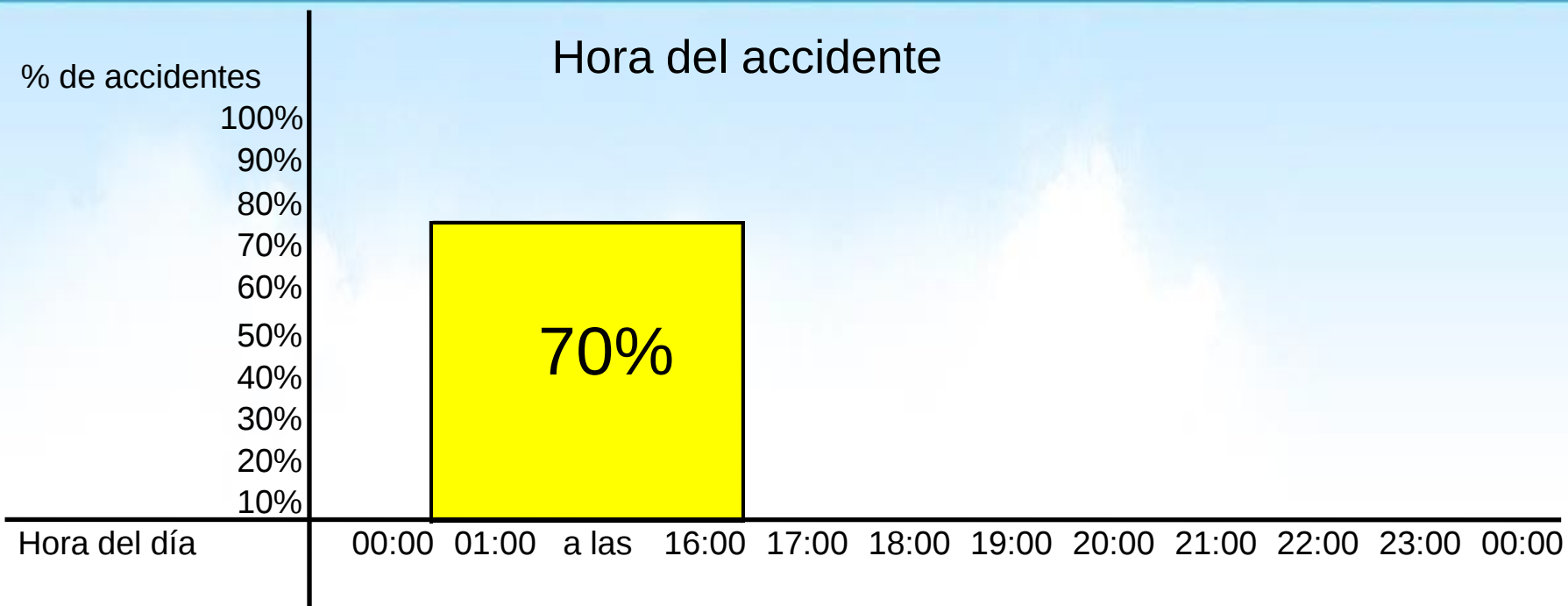
TENDENCIA DE SINIESTRALIDAD

Se hizo un análisis de 460 accidentes a mediados de la década pasada

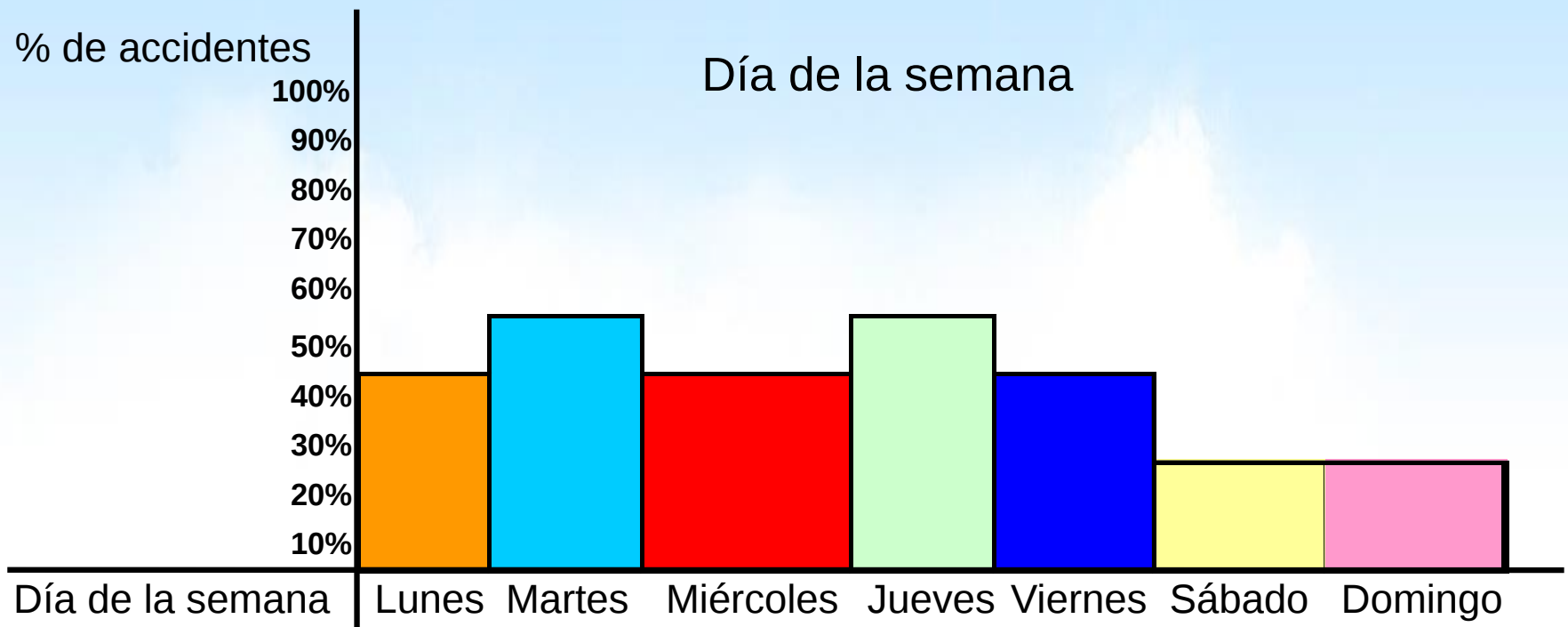
Análisis ponderado de accidentes ocurridos por

- a) Hora del día de accidente.
- b) Día de la semana del accidente
- c) Edad del operador que provocó el accidente.
- d) Tipo de accidente



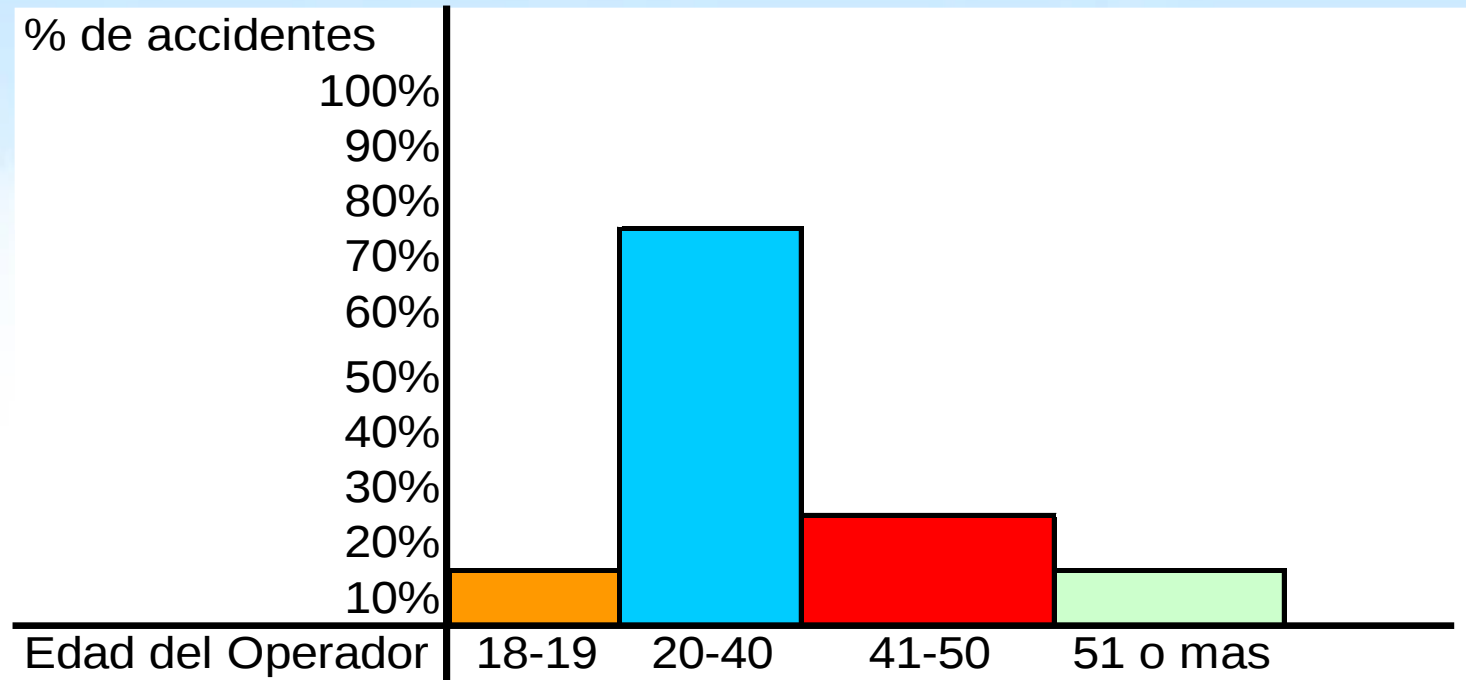


Las horas pico en cuanto a la ocurrencia de accidentes es entre las 01:00 y las 16:00 horas, donde ocurren el 70% de los percances. Dentro de estos rangos, las horas mas recurrentes en cuanto a accidentes son entre las 10:00 y las 13:00 horas

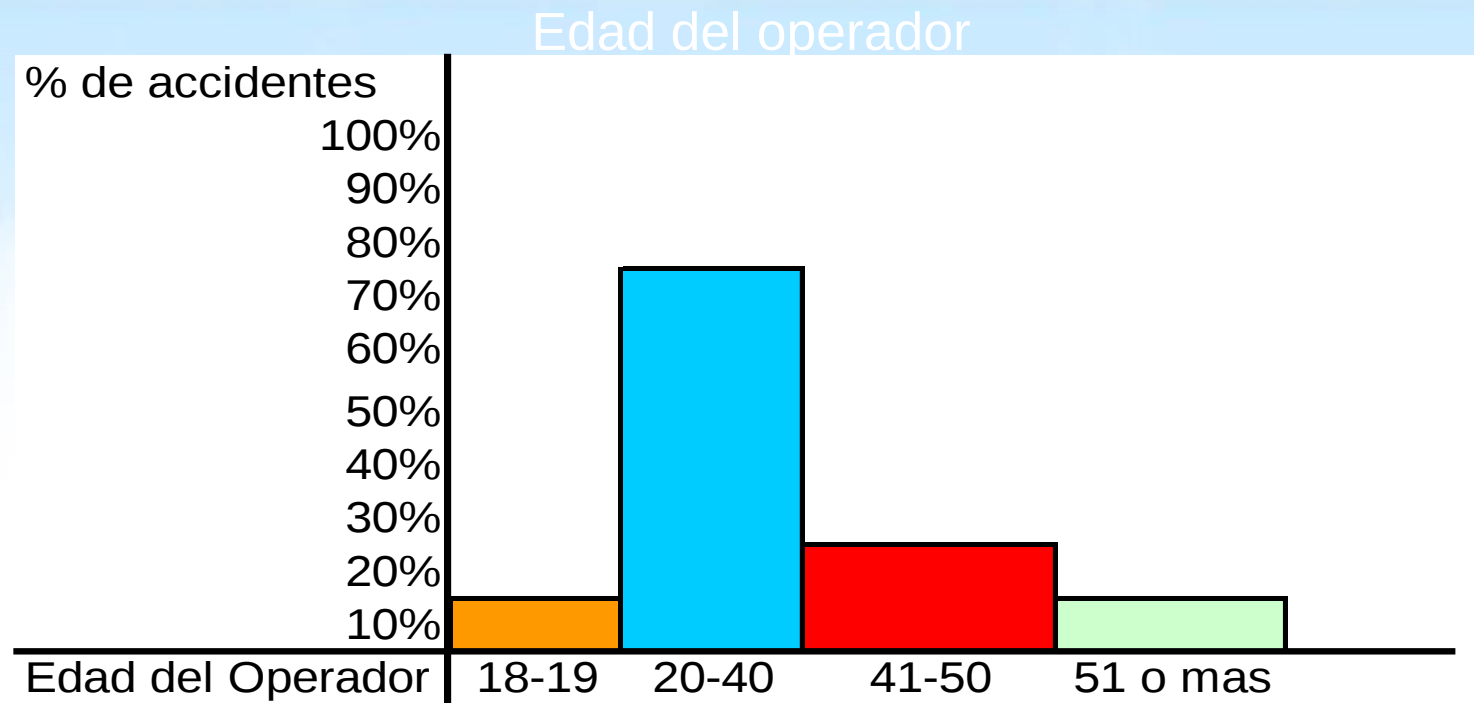


Se detecto que de lunes a viernes la incidencia es casi igual sin importar el día, los fines de semana disminuye la tendencia

Edad del operador

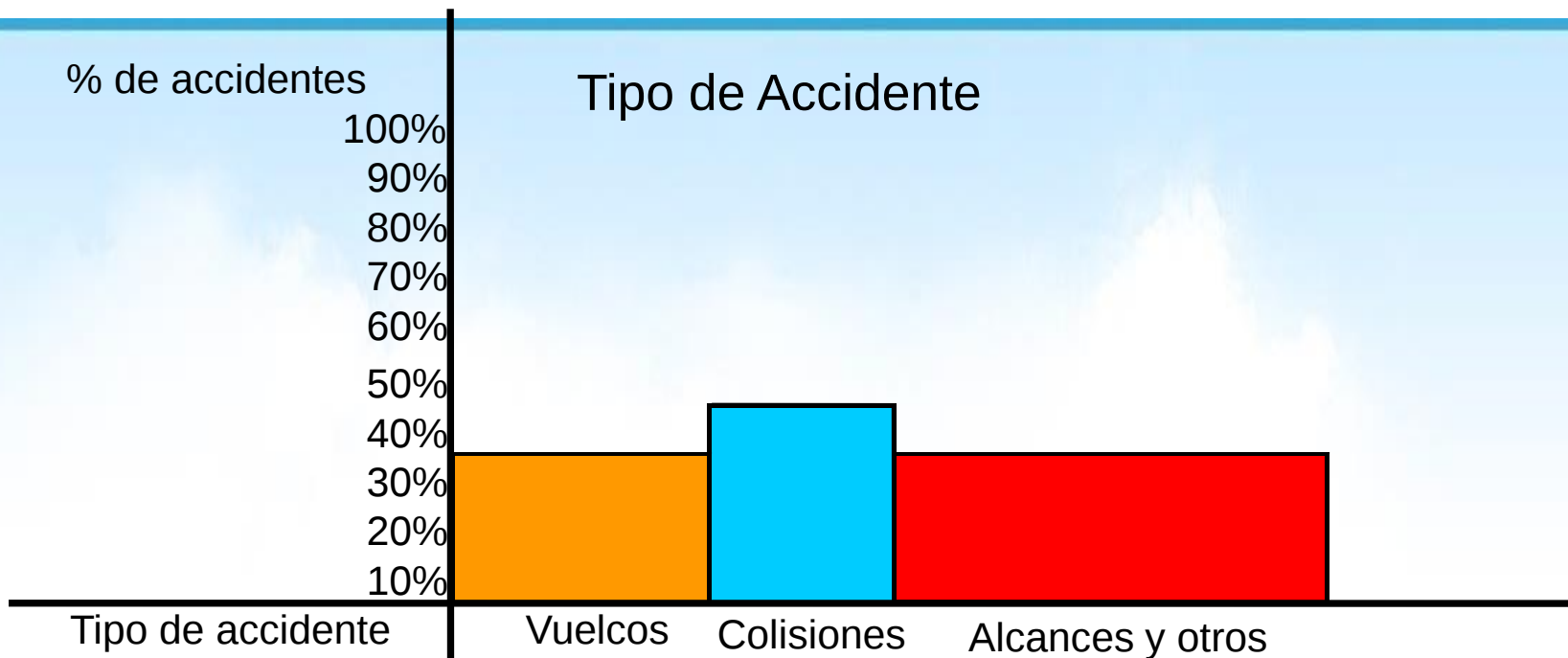


Se detecto que los más jóvenes, tienden a afectar mas la incidencia de accidentes. De los 20 a los 40 años de edad, representan el 70% de los operadores y generan el 80% de los accidentes.



Entre los 41 a los 50 años son el 20% de los operadores y provocan solo el 15 % de los accidentes.

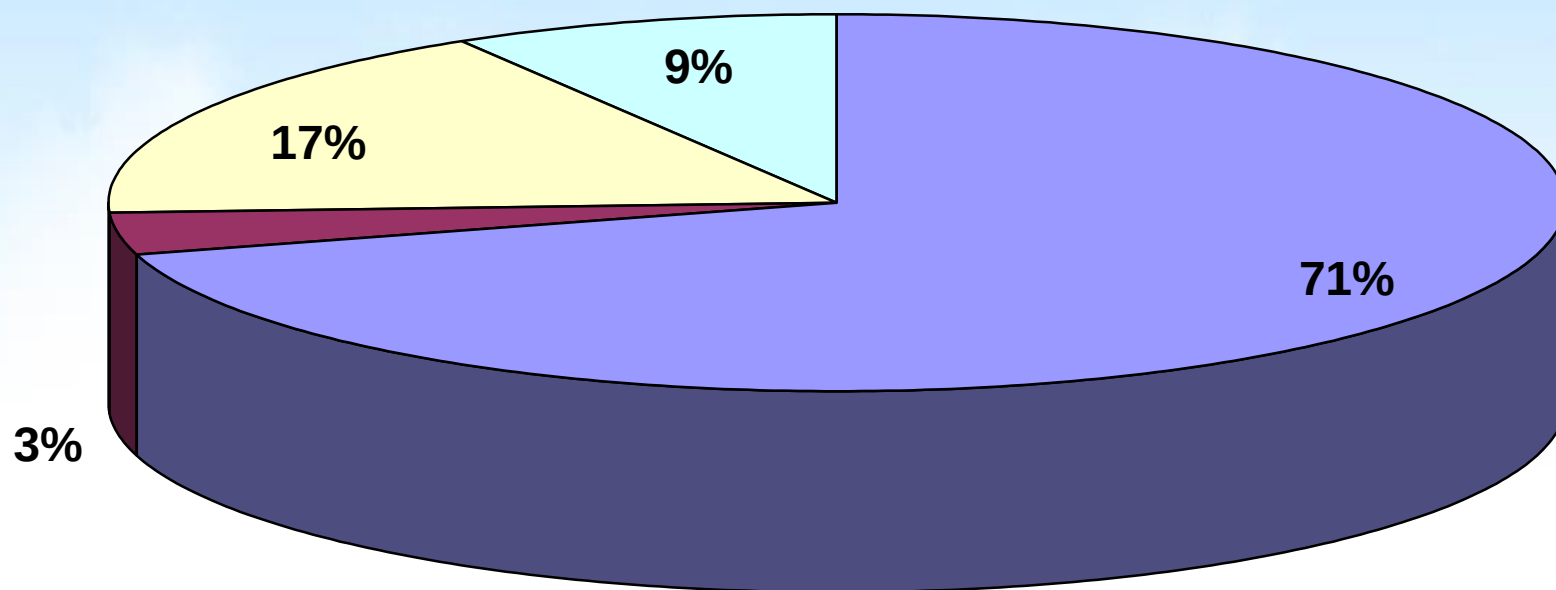
De 51 años o más no hay comentarios ya que forman el 5% de la población de operadores provocando el 5% de los accidentes



Se detecto que los accidentes se generan en colisiones en un 40% y los vuelcos en un 30%. Entre alcances y otros accidentes se registra el 30%. Cabe mencionar que las volcaduras en cuanto al monto de la reparaciones (léase siniestralidad) provocan el 60% de los costos

Participación porcentual de factores en accidentes

Fuente: SCT



■ Conductor

■ Vehículo

■ Camino

Conductor

Vehículo

Camino

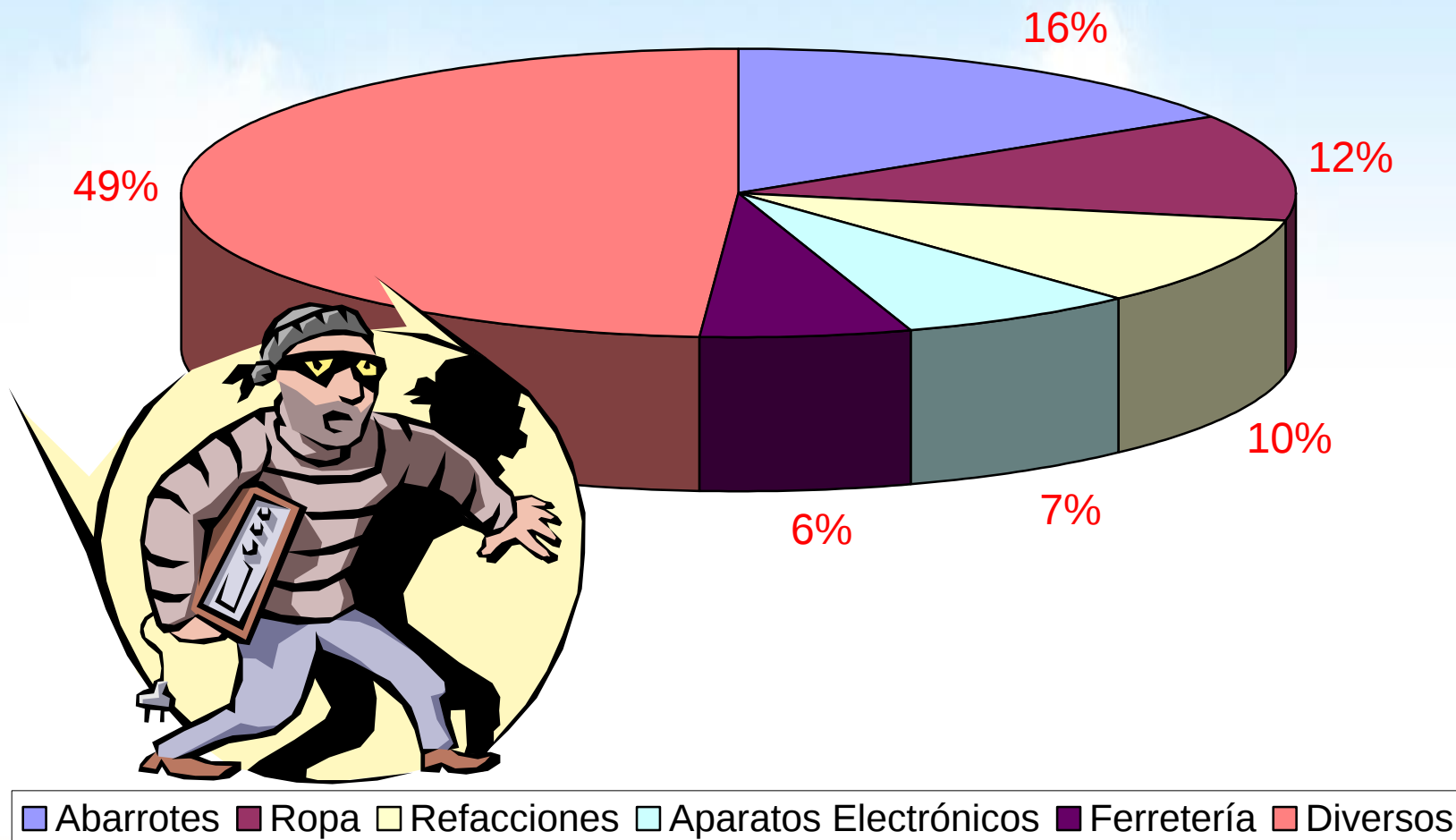
Agentes Naturales

□ El Operador es quien puede prevenir o causar accidentes.



Mercancías más robadas por clase

Fuente: AMIS Junio 2004



Calendario de la Delincuencia

Estacionalidad de las mercancías

Cuaresma: Mariscos enlatados.

Día de las Madres: Electrodomésticos, perfumes y ropa

Vacaciones escolares: Llantas, aceites, autopartes, ropa

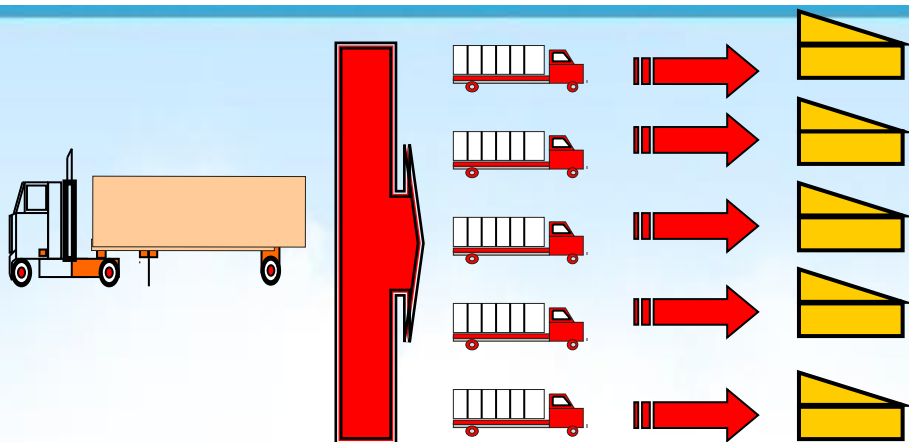
Otoño-invierno: Chamarras y ropa de lana

Navidad: Juguetes, electrónicos, textiles y ropa.



Causas del Asalto

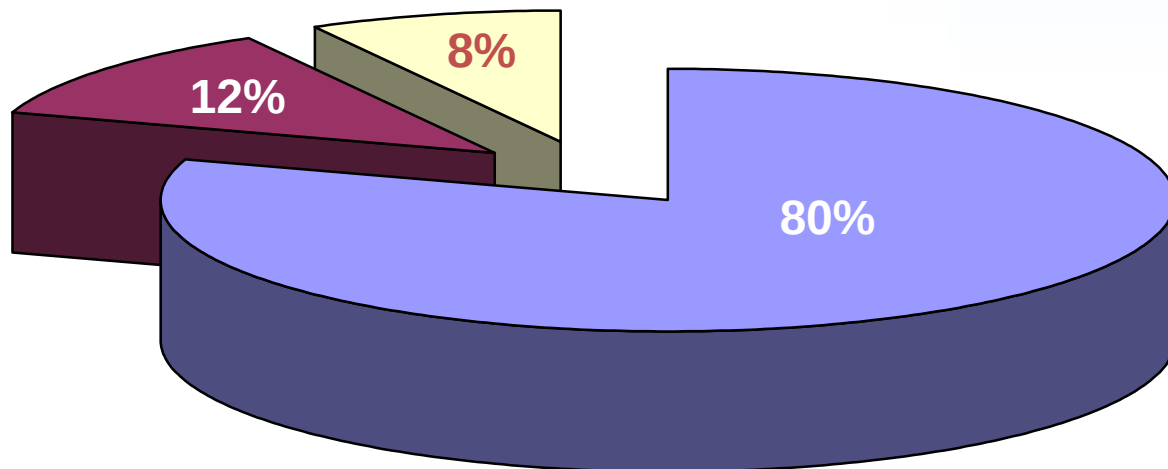
Fuente: S.S.P. 2004



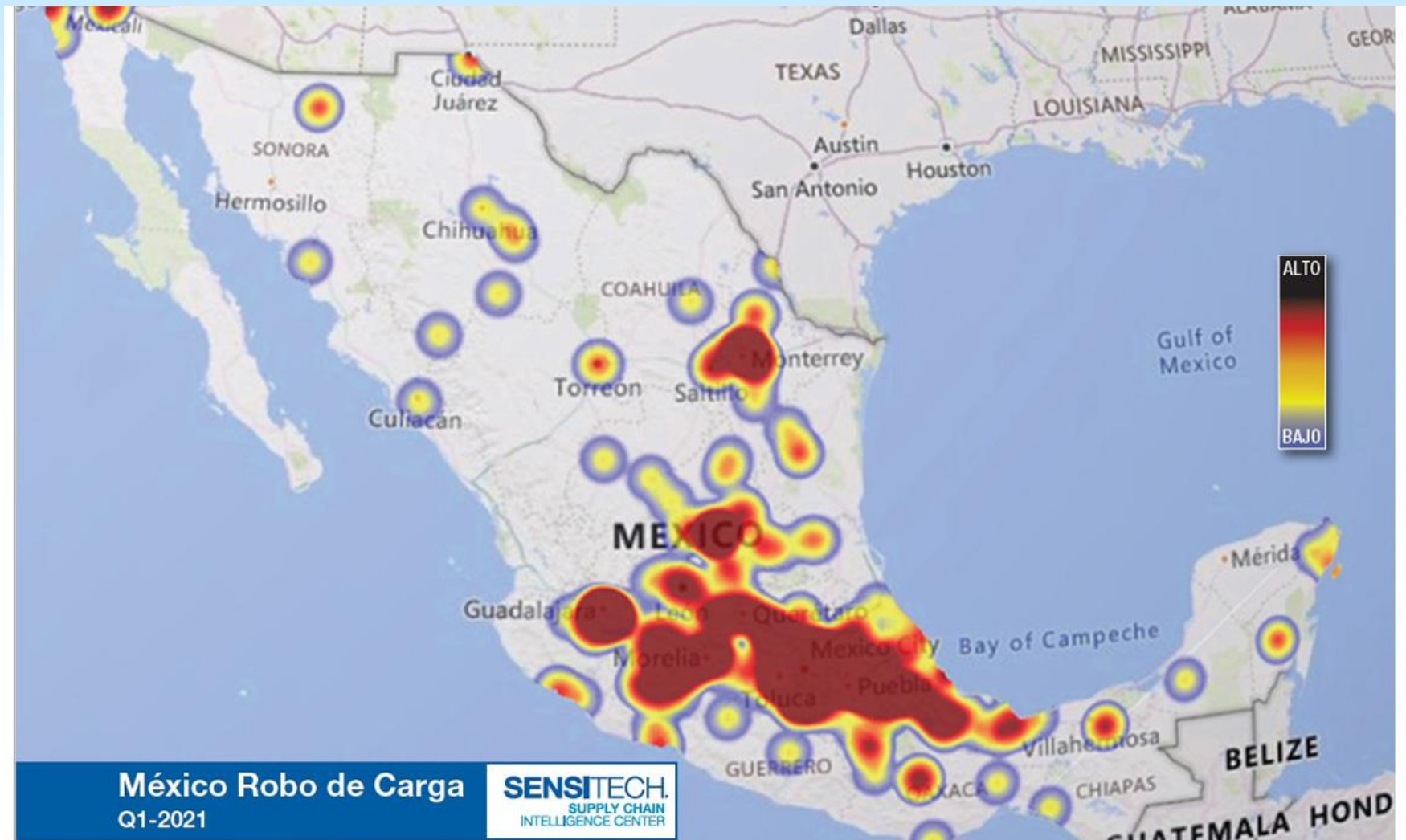
Auto Robo

Fuga de Información

Sin complicidad



Inseguridad carretera en México



Causas principales de la exposición al riesgo en robos

- Productos de alta demanda y fácil comercialización.
- Información obtenida de manera subrepticia del proveedor o transportista.
- Uso de rutas de transporte aisladas o con baja densidad de tránsito.
- Unidades de transporte sin sistemas de rastreo, escoltas o convoyes.
- Horarios de traslado con mayor incidencia.
- Forma de conducción y hábitos del operador.
- Espacios de tiempo y lugar para ejecutar el ilícito.



Otros medios de transporte



CONTENIDO

I. Safety & Security

II. ¿Qué es la responsabilidad?

III. Variables que determinan la exposición al riesgo

1. Infraestructuras

2. Medios de transporte

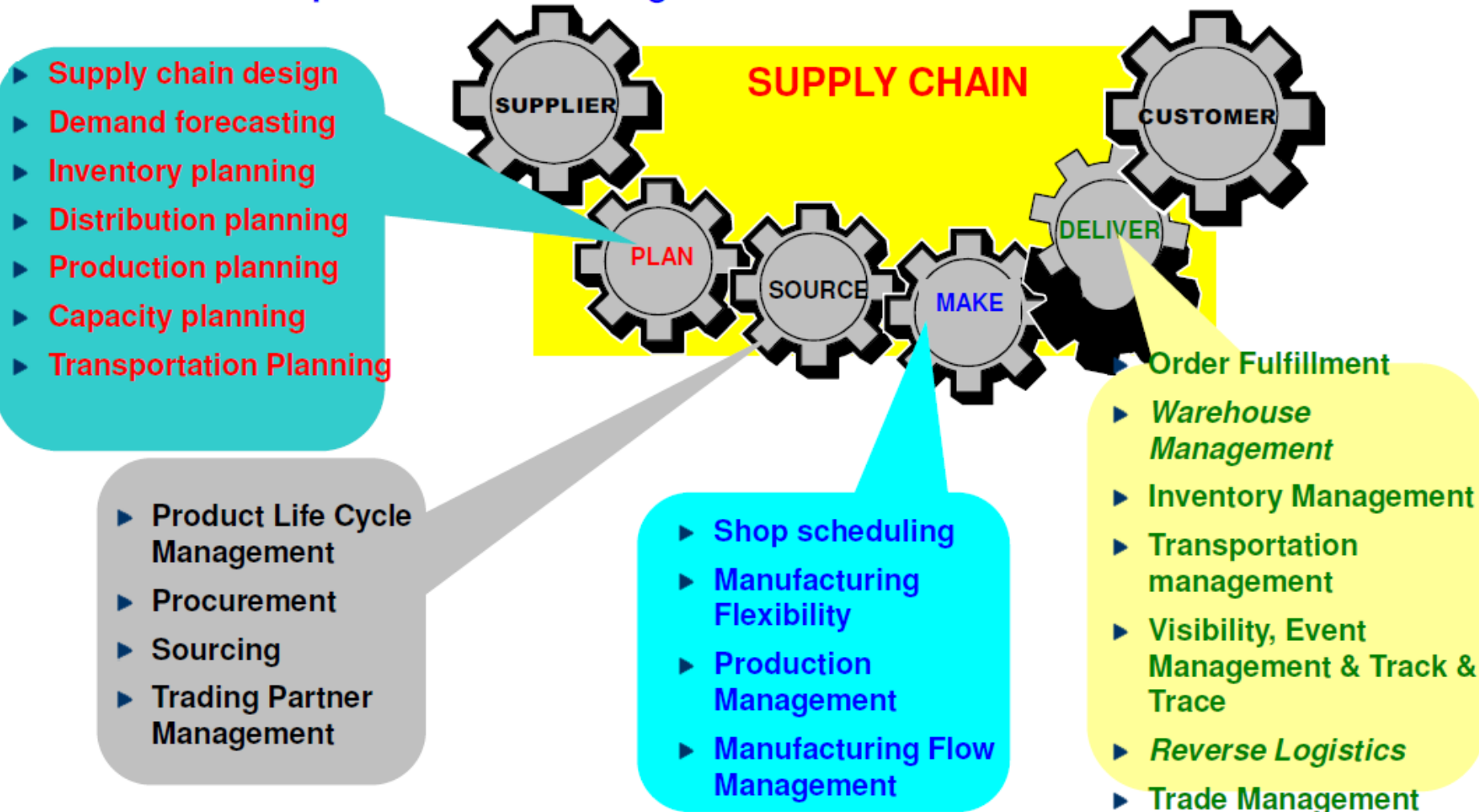
3. Tecnologías de seguimiento (disruptivas)

IV. El seguro en el transporte

V. Plan de vulnerabilidad

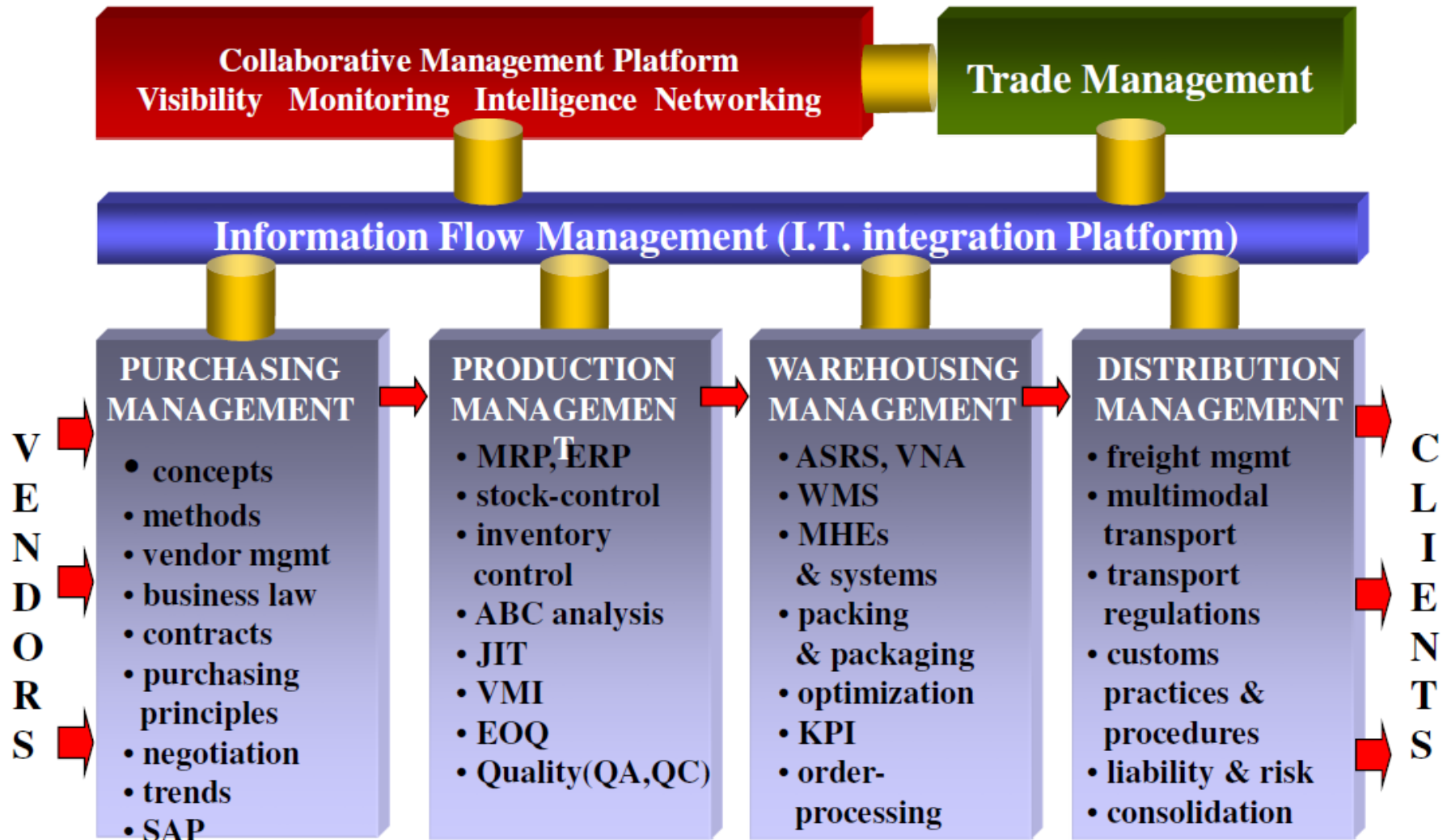


From a process perspective, the supply chain can be viewed as set of processes use to produce and deliver goods & services to customers





Professionalizing Logistics: Competitive



CONTENIDO

- I. Safety & Security
- II. ¿Qué es la responsabilidad?
- III. Variables que determinan la exposición al riesgo
 - 1. Infraestructuras
 - 2. Medios de transporte
 - 3. Tecnologías de seguimiento (disruptivas)
- IV. El seguro en el transporte
- V. Plan de vulnerabilidad



Definición de Seguros

Ley del contrato de seguro.

Artículo 1º.-

Por el contrato de seguro, la empresa aseguradora se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato.

La Ley previene las diversas condiciones para verificar que los contratos de seguro se celebren bajo condiciones de equidad y protección.



¿Qué es la póliza?

Es el contrato de seguro y que conforme a la Ley del Contrato de Seguros, deberá determinar principalmente:

- Cobertura o tipo de riesgos cubiertos.
- Fecha de vigencia.
- Derechos y obligaciones de los firmantes (aseguradora y asegurado).
- Deducibles.

Seguros para el Transporte

Protegen la unidad de transporte contra los riesgos tales como:

- Seguros de los medios de transporte.
- Seguros de las mercancías transportadas.
- Seguros específicos de daños a terceros.



Relación Entre Seguros y Límites de Responsabilidad

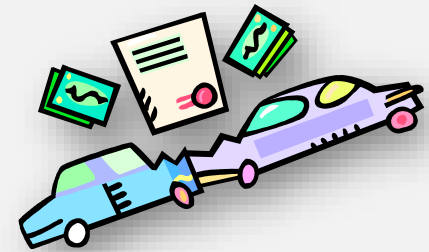
Resulta común escuchar:
“Eso lo paga el seguro”...

Hecho:

Un accidente.



¿De verdad lo paga el seguro?...



CONTENIDO

- I. Safety & Security
- II. ¿Qué es la responsabilidad?
- III. Variables que determinan la exposición al riesgo
 - 1. Infraestructuras
 - 2. Medios de transporte
 - 3. Tecnologías de seguimiento (disruptivas)
- IV. El seguro en el transporte
- V. Plan de vulnerabilidad





Cuando por una situación inesperada tenemos un percance que afecta nuestras actividades habituales normalmente no medimos sus repercusiones en forma cabal.





CASO PRÁCTICO PARA FINES DE EJEMPLO

Costo (real) del incidente

Costos directos e indirectos

Transportista	
Dueño de la unidad	Operador de la unidad
•	•
•	•

La mercancía	
Embarcador	Destinatario
•	•
•	•

Terceros afectados	
Daños ecológicos	Daño a terceros
•	•
• Costos indirectos	• Costos Indirectos
• Dueño de la Unidad	• Operador de la unidad
• Embarcador	• Destinatario

Distribución del Costo en caso de un Siniestro

Costos Directos

TRANSPORTISTA	OPERADOR DE LA UNIDAD	EMBARCADOR	DESTINATARIO
Daños al Vehículo	Comisión por el flete	Reposición de la mercancía	Paros técnicos de la línea
Daños a Terceros	Infracciones federales a su cargo	Imp. y gastos aduanales (en su caso)	Gastos de reposición urgente
Daños al Camino	Lesiones e Incapacidad	Gastos logísticos adicionales	
Gastos de Hospitalización		Pago del Flete	
Responsabilidad por la Mercancía			
Infracciones federales			
Fianza del operador en caso de víctimas			

Costos Indirectos

TRANSPORTISTA	OPERADOR DE LA UNIDAD	EMBARCADOR	DESTINATARIO
Días vehículo/taller	Comisiones no devengadas	Utilidad por venta de mercancía	Ingreso por venta de mercancía
Sueldo de garantía del operador	Secuelas de rehabilitación	Potencial pérdida del Cliente	Utilidad por venta de mercancía
Rentabilidad de la Unidad	Días de procesos legales	Aumento en el índice de siniestralidad	Capacidad instalada ociosa
Mensualidad de la Unidad	Potencial pérdida del empleo		Costo de oportunidad
Costo de oportunidad por fletes perdidos			Potencial pérdida de clientes
Potencial pérdida de usuarios			
Aumento en el índice de siniestralidad			

PLAN DE VULNERABILIDAD



PLAN DE VULNERABILIDAD

EXPOSICIÓN AL RIESGO

Transporte y Almacén	Características del Producto
•	•
•	•
Manejo de la Información	Aspectos climáticos
•	•

MEDIDAS DE PREVENCIÓN

Seguro de mercancías y T	Capacitación del Personal
•	•
•	•
Tecnologías de Seguimiento	Proveedor del Transporte
•	•

ADMINISTRACIÓN DE RIESGOS

Tipo de Cobertura Seguro	Certificación Operadores
•	•
•	•
Gestión de Sistemas	Control de Operaciones
•	•

BENEFICIOS ESPERADOS

Coberturas de Riesgo

- Preservación del patrimonio
- Reducción de costos por siniestros
- Menores impactos legales
- Ahorros en tiempo
- Generación de utilidades

Capacitación

- Conductores profesionales
- Mejora de actitudes y decisiones
- Mejor imagen de mercado
- Reducción de accidentes y auto-robos
- Mayor productividad por operador

Tecnologías de Seguimiento

- Cobertura en tiempo y espacio
- Información en línea a los clientes
- Atención inmediata de siniestros
- Identificación de puntos críticos
- Certidumbre en toma de decisiones

Operaciones en Camino

- Menor incidencia de accidentes
- Reducción de costos de reparación
- Mejor rendimiento de combustibles
- Mayor seguridad de operación
- Mejor índice de cumplimiento
- Mayor rentabilidad de las unidades

EMPRESA COMPETITIVA EN EL MERCADO GLOBAL

GRACIAS POR SU ATENCIÓN

Tratado Práctico de los Transportes en México

Autor: Dr. Sergio Ruiz
Olmedo



¡Ahora en
versión
digital!

En:
drsergioaruiz.com