



Gallagher

Perspectivas del mercado marítimo de LATAM 2026:

Competitivas, selectivas y aún volátiles



Introducción

El mercado de seguros marítimos en América Latina llegó al 2026 con amplia capacidad y precios competitivos. Mientras que las condiciones sin duda están mejorando para los compradores, el mundo no se ha vuelto menos riesgoso, como lo demostraron los eventos en el Medio Oriente en marzo y abril.

En el contexto local de Sudamérica, a las aseguradoras les preocupan los riesgos persistentes para el comercio terrestre o fluvial, como el robo o la piratería, así como los efectos cada vez más intensos del cambio climático en desastres como las inundaciones. También hay que manejar los efectos secundarios de conflictos geopolíticos más amplios y las perturbaciones del mercado. Las empresas deben invertir en entender y mitigar estos riesgos, tanto para aumentar su propia resiliencia como para conseguir las mejores condiciones de las aseguradoras.

Las primas de seguros marítimos han aumentado de manera constante en América Latina durante la última década, hasta alcanzar unos \$4.000 millones en 2024, según las cifras más recientes del sector.¹ La región representa aproximadamente el 10% de la base global de primas marítimas. Además, en los últimos años ha tenido un entorno de siniestralidad más estable que otras regiones del mundo, sobre todo Asia y Estados Unidos. En el segmento de carga, que representa tres cuartas partes del volumen de primas marítimas en América Latina, los índices de siniestralidad se mantuvieron estables entre el 40% y el 50% durante siete años consecutivos hasta 2024.

Esto la convierte en un lugar atractivo para que las aseguradoras y reaseguradoras globales hagan negocios, lo que sugiere que la región seguirá beneficiándose de precios favorables y capacidad en el futuro cercano. La oportunidad para los compradores es clara, pero también tiene sus condiciones.

Quienes presenten datos sólidos sobre los riesgos, junto con transparencia respecto a los riesgos y las rutas (especialmente donde se aplican sanciones o cancelaciones por riesgo de guerra), llamarán la atención de las aseguradoras. Si además pueden presentar estrategias creíbles de prevención de pérdidas y un proceso robusto de reclamos, eso los colocará en la mejor posición para lograr un resultado óptimo en la renovación.

Análisis del mercado de seguros marítimos 2025

USD39.92
mil millones

Primas globales de seguro
marítimo (2024)

3.º
lugar mundial
(después de Europa 46.96 % y
Asia/Pacífico 29.79 %)



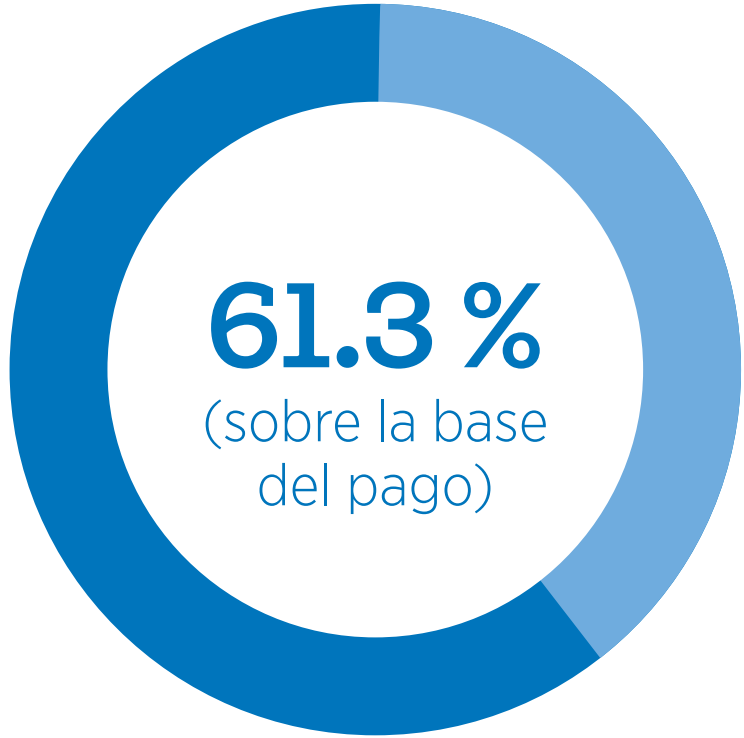
Participación de LATAM
en el mercado global

40 %-50 %
(con base en siniestros pagados)

Índice de siniestralidad de carga
en LATAM (rango de 7 años)

~72 %
(sobre la base de las primas pagadas)

Índice de siniestralidad por pérdida
total en LATAM (2024)



Índice de siniestralidad por pérdida
total en LATAM
(promedio de 15 años)

Fuente: International Union of Marine Insurance (IUMI) Stats Report 2025.



Tendencias clave que dan forma al mercado marítimo en América Latina

En toda América Latina, los riesgos a los que se enfrentan las empresas de transporte y logística, los propietarios de carga y los operadores portuarios son complejos y cambian cada día. En este informe, nos enfocamos en cuatro mercados clave: Colombia, Brasil, Perú y Chile.

Factores regionales que influyen en las pérdidas: robo de carga y congestión portuaria

En estos cuatro mercados, en 2026 destacan varios factores específicos que provocan pérdidas:

- **Brasil:** El comercio fluvial del norte se enfrenta a robos persistentes de combustible y ataques tipo piratería dirigidos a los envíos de diésel, gasolina y etanol, mientras que el fraude con granos sigue siendo una preocupación constante para el transporte terrestre de carga. En los puertos del sur (por ejemplo, Santos), la congestión sigue poniendo a prueba la capacidad de las terminales. En general, se recomienda invertir en soluciones para abordar los riesgos relacionados con accidentes, incluyendo paneles de control y sistemas de gestión de transporte (TMS) para analizar datos.
- **Chile:** Los productos agrícolas perecederos representan una parte importante de las exportaciones. Esto genera una necesidad especial de transporte y almacenamiento con control de temperatura, así como de entregas puntuales, ya que los retrasos pueden causar pérdidas importantes. Este riesgo se ve agravado por la congestión constante en los puertos, como por ejemplo en San Antonio. Como respuesta, muchas aseguradoras están excluyendo las pérdidas por retrasos, lo que crea un vacío importante en la cobertura y una oportunidad para quienes quieran trabajar en solucionarlo.
- **Colombia:** El robo de carga y la piratería son riesgos importantes, sobre todo cuando las mercancías se transportan por tierra. Un desafío particular es el **“robo silencioso”**, en el que las bandas logran robar mercancías de alto valor de los contenedores sin romper los sellos, de modo que los transportistas no se dan cuenta.
- **Perú:** La concentración de riesgos marítimos en el país es distintiva debido a la relevancia de la industria pesquera. En particular, la pesca de anchoa en zonas costeras muy concurridas provoca frecuentes colisiones y hundimientos de embarcaciones, mientras que la contaminación del combustible sigue siendo una causa recurrente de reclamos por daños a la maquinaria en toda la flota.



La volatilidad climática como una nueva variable en la fijación de precios

Los desastres y eventos disruptivos relacionados con el clima, como inundaciones, tormentas y deslizamientos de tierra, no son nada nuevo en la región de Latinoamérica. Sin embargo, las pérdidas de seguros por este tipo de eventos han ido aumentando en los últimos años. En 2025, por ejemplo, las aseguradoras latinoamericanas pagaron \$3.2 mil millones para cubrir los costos de las catástrofes naturales, lo que supuso un 20% más que el promedio de pérdidas de los cinco años anteriores. Esto significa que la exposición a las catástrofes se está convirtiendo en un factor más importante en el aseguramiento, algo que antes no era así.

Este aumento en el impacto exige una mejor preparación y documentación frente a las catástrofes, en términos de elevación, drenaje, resistencia al viento y a las inundaciones, y planes de contingencia.

Las inundaciones de 2024 en el sur de Brasil pusieron esto de relieve. La acumulación de carga en las terminales y almacenes resultó ser vulnerable. Una característica distintiva del mercado brasileño es que los operadores de terminales tienen responsabilidad objetiva por la carga que manejan. Esto significa que, si una inundación daña los bienes almacenados, se enfrentan a una exposición directa con un alivio contractual limitado. Este matiz regional supone un reto para los empresarios y asesores a la hora de diseñar soluciones adecuadas.

Perú y Chile se ven afectados por condiciones cada vez más prolongadas de La Niña y El Niño, lo que aporta a retrasos en las costas e interrupciones en el suministro. Las previsiones para 2026 apuntan a un ciclo prolongado de aguas cálidas debido a un El Niño relativamente más fuerte, con la posibilidad de un aumento de tormentas en la costa del Pacífico que podrían extenderse hasta la temporada de pesca.

Durante el anterior ciclo moderado de El Niño en 2023, las condiciones particularmente secas en Centroamérica provocaron una bajada en los niveles de agua del Canal de Panamá, lo que afectó directamente el paso de los barcos por este punto clave de la cadena de suministro.

En Colombia y Brasil, los fuertes eventos de lluvia registrados durante los primeros meses de 2026 han provocado cada vez más interrupciones por deslizamientos de tierra e inundaciones. Mientras tanto, los devastadores incendios forestales en Chile siguen ejerciendo presión sobre la infraestructura de almacenamiento y portuaria.

La energía y la infraestructura aumentan la demanda

En toda la región, la demanda de seguros está impulsada por un aumento en el número de grandes proyectos de energía e infraestructura en construcción. Por ejemplo, el resurgimiento de la exploración petrolera en alta mar en Brasil — que incluye más de 300 pedidos de buques de apoyo en alta mar y la reactivación de los astilleros — sigue impulsando los negocios de cascos y maquinaria (H&M), riesgos de constructores y responsabilidad civil. Por otro lado, en Chile se observa un impulso constante gracias a las energías renovables y a las exportaciones de buques frigoríficos. Al mismo tiempo, Perú y Colombia disfrutaron de los corredores mineros y las mejoras en la infraestructura, que están ampliando la base de activos asegurables.



Geopolítica y sanciones: presiones globales con consecuencias reales

Las sanciones y la volatilidad geopolítica global están influyendo cada vez más en las discusiones sobre rutas, asegurabilidad y precios. Los importadores y exportadores locales se enfrentan a desafíos debido a la volatilidad en la ruta del Medio Oriente, especialmente los desvíos por el Mar Rojo.

“El suministro global se ve afectado por los conflictos actuales y la situación geopolítica mundial”, explica Patricio Villazón, subgerente de Reaseguro de Gallagher Chile. “Los retrasos y la congestión son lo que más afecta a los clientes. En respuesta a esto, se están desarrollando productos paramétricos diseñados para hacer frente a los retrasos. Será interesante ver cómo crece esto en los próximos años”.

Este contexto tan complicado está provocando tiempos de tránsito más largos, mayores costos de repuestos y medidas de seguridad adicionales. Como explica Guilherme Mattoso, director de Marine en Gallagher, Brasil: “A veces el problema no es el precio, sino que el envío simplemente no se puede asegurar”.

Tras la escalada del conflicto en el Medio Oriente, se están emitiendo avisos de cancelación por riesgo de guerra para los buques que operan cerca de zonas de conflicto. “La cancelación generalizada de la cobertura contra riesgos de guerra y huelga en la región acabará provocando un aumento de los costos”, como predice Juan Guillermo Hincapié, vicepresidente de Seguros Marítimos de Gallagher en Colombia.

En cuanto al tránsito hacia y dentro del territorio venezolano, las sanciones vigentes limitan las operaciones y la cobertura general de los buques. Desde 2025, las operaciones en curso en Venezuela han aumentado el riesgo para los buques que transitan por aguas cercanas. La situación sigue siendo evaluada de cerca, ya que cualquier escalada probablemente provocará una respuesta de las aseguradoras.

“Los riesgos políticos en países como Cuba, Venezuela y Colombia también podrían acelerar el fin del ciclo competitivo del mercado de seguros antes de lo esperado”, agrega Hincapié.

Aumenta la conciencia sobre la exposición cibernética, pero la contratación de seguros sigue siendo lenta

El riesgo cibernético en las operaciones marítimas está creciendo a nivel mundial, pero la adopción de coberturas cibernéticas específicas para el sector marítimo sigue siendo limitada. Los operadores portuarios entienden que un bloqueo del sistema puede paralizar toda una terminal, pero el mercado cibernético marítimo sigue sin estar desarrollado.

Los operadores colombianos han sufrido recientemente interrupciones importantes por errores de software; por ejemplo, un cargamento fue desviado y terminó en Nicaragua tras una falla del sistema. Sin embargo, los asegurados suelen tener límites mínimos de cobertura cibernética, y la mayoría de las empresas de la región dependen únicamente de los proveedores de TI para cubrir sus vulnerabilidades.

No obstante, se espera que la brecha entre la exposición operativa y la adopción de seguros se reduzca a medida que las interrupciones operativas relacionadas con los riesgos cibernéticos se vuelvan más evidentes en el transporte marítimo global.

Panorama de los mercados por país

Brasil

A diferencia de otros mercados de la región, el marco regulatorio de seguros de Brasil permite la competencia abierta con el mercado internacional. Para las coberturas de protección e indemnización (P&I) y de casco y maquinaria (H&M), por ejemplo, los riesgos se pueden colocar directamente en el extranjero. “Esta competencia con el mercado internacional ayuda a mantener nuestras tarifas alineadas con las internacionales, o a veces incluso más bajas”, agrega Mattoso.

Tras varias pérdidas importantes después de 2012, incluyendo el caso de una individual aseguradora que tuvo que absorber aproximadamente \$50 millones en reclamos en un año, el mercado nacional de H&M se ha contraído. Como resultado, solo tres aseguradoras comerciales ofrecen este tipo de cobertura en el país. Para puertos, terminales y constructores navales, la ley local exige que los riesgos se coloquen fuera de Brasil solo si no están disponibles a nivel local. En cuanto a la responsabilidad civil de los operadores, las aseguradoras locales tienen capacidad.

Mercado de seguros marítimos de Brasil

**USD538.3
millones**

Tamaño del mercado

3.5 %

Tasa de Crecimiento Anual
Compuesto (CAGR)

Fuente: “South America Marine Insurance Market Analysis 2026,” Cognitive Market Research.





Como la legislación permite la colocación directa en el extranjero para la mayoría de las clases de buques, los precios siguen los ciclos de Londres. Después de varios años de baja demanda, la industria de la construcción naval en Brasil está empezando a repuntar. La empresa petrolera estatal, Petrobras, renovó sus inversiones en operaciones marítimas, acelerando la renovación de la flota, revitalizando los astilleros y ampliando las exposiciones en seguros de H&M, riesgos de constructores y responsabilidades marítimas.

El aumento del valor de los activos en alta mar, incluyendo los buques de apoyo a la industria del petróleo y el gas (OSV) y las plataformas flotantes de producción, almacenamiento y descarga (FPSO), exige cada vez más estructuras de coseguro y facultativas.

Hay dos riesgos principales que preocupan a las aseguradoras y a los operadores: las pérdidas en los viajes por tierra, impulsadas por el robo de combustible en la región del Norte, los ataques tipo piratería y el fraude con granos; y la acumulación de carga en puertos como Santos y en los almacenes. El transporte terrestre representa aproximadamente el 80% de los movimientos de carga en Brasil, lo que concentra tanto el riesgo operativo como la exposición al seguro en esta actividad logística.

“En 2025, el 70% de los reclamos estuvieron relacionados con accidentes de transporte terrestre”, explica Alan Branco, director de Marine Cargo en Gallagher Brasil. “Estamos aprovechando los datos para ayudar a los clientes a manejar mejor el riesgo de robo y de transporte. Nuestra consultoría se dedica a ayudar a los clientes a fomentar una cultura de gestión de riesgos dentro de sus operaciones. Entender que el riesgo es algo inherente a l e puede contribuir a reducir las pérdidas y mejorar los resultados de las operaciones logísticas”.

Mientras tanto, las pérdidas causadas por el clima — especialmente en el sur de Brasil — combinadas con los regímenes de responsabilidad objetiva para los operadores de terminales hacen que la defendibilidad ante catástrofes siga siendo una preocupación central en el aseguramiento.

El seguro P&I sigue siendo totalmente internacional, pero puede tener una mayor exposición a la responsabilidad civil debido a la limitada adopción de los convenios globales por parte de Brasil.

“Por ejemplo, los armadores en Brasil no pueden limitar su responsabilidad en caso de accidente, a diferencia de lo que ocurre en países que siguen ciertos convenios. Esto significa que la responsabilidad puede ser mayor para los armadores y fletadores”, agrega Mattoso.

Para los compradores, lograr resultados favorables depende de arbitrar activamente entre los mercados locales y de Londres, y de aplicar una diligencia rigurosa en materia de sanciones. Además, deberían reforzar las medidas de seguridad fluviales y demostrar claramente la resiliencia a nivel de las instalaciones.

Chile

La ubicación de Chile hace que muchas de sus principales rutas de exportación se extiendan a lo largo del Pacífico, lo que genera presión de tiempo para los exportadores de productos perecederos. A esto se suma la falta de inversión en la capacidad portuaria, siendo la congestión en el puerto de San Antonio una limitación particular.

Productos como las cerezas, los arándanos y el salmón dependen de plazos muy ajustados en la cadena de frío. Para estos productos, un retraso de un día puede reducir a la mitad su valor durante las temporadas altas. Mientras tanto, la creciente industria chilena de exportación de litio trae sus propios retos logísticos, como normas de manejo inconsistentes y un mayor riesgo de incendio en los puertos y almacenes.

A pesar del aumento de los robos, que afectan principalmente al salmón, los productos electrónicos y los electrodomésticos, el exceso de capacidad mantiene la mayoría de las líneas favorables para los compradores. Las primas de P&I siguen subiendo, aunque esto se debe principalmente a las pérdidas globales de los fondos mutuos. La alta exposición a catástrofes costeras por terremotos y tsunamis a menudo obliga a usar estructuras con múltiples aseguradoras o mixtas. Los recientes cambios legales en el país apoyan la adopción local de soluciones paramétricas, un área de creciente interés para los compradores.

Los programas de manejo de mercadería (STP) se han convertido en la estructura dominante en el mercado marítimo de Chile, cubriendo las mercancías a su valor de venta al por menor en las ubicaciones declaradas y durante el tránsito. Los exportadores están ampliando el monitoreo de temperatura a nivel de contenedor y reevaluando los límites de acumulación, especialmente en torno a los centros logísticos concentrados de Santiago.

Mercado de seguros marítimos de Chile

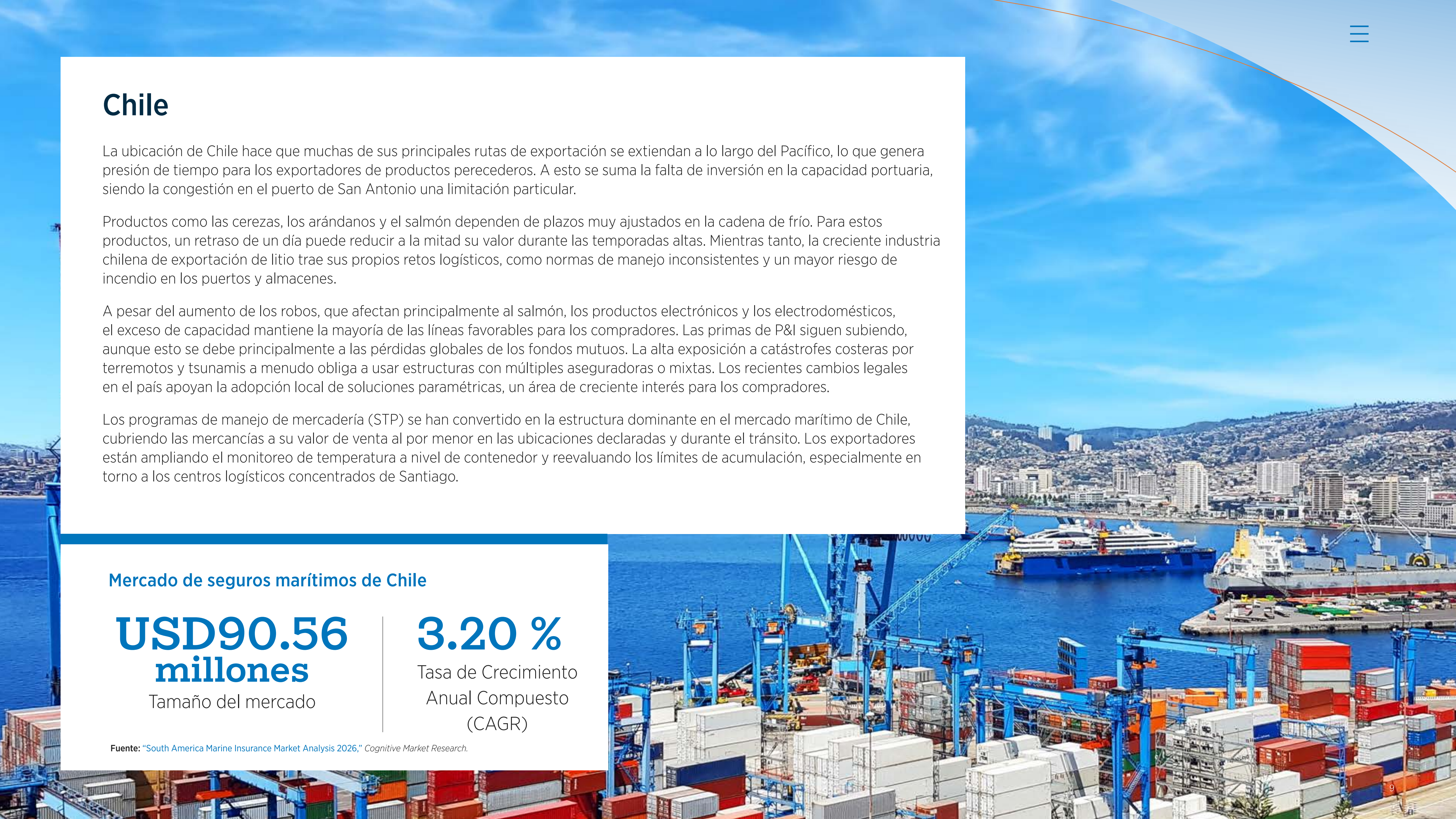
**USD90.56
millones**

Tamaño del mercado

3.20 %

Tasa de Crecimiento
Anual Compuesto
(CAGR)

Fuente: "South America Marine Insurance Market Analysis 2026," Cognitive Market Research.



Colombia

Las condiciones del mercado de seguros siguen siendo muy competitivas en cuanto a precios, con reducciones reportadas de hasta un 35% en cuentas con buen desempeño. Sin embargo, el mercado de seguros marítimos de Colombia sigue creciendo a un ritmo estimado del 6% anual, impulsado por las operaciones logísticas, la inversión en infraestructura y la demanda sostenida de transporte de alimentos e hidrocarburos.

Dos de los mayores riesgos son el robo y la piratería, especialmente cuando las mercancías se transportan por tierra, ya sea para entrega local o para exportación o importación. El robo de carga suele ocurrir durante accidentes, cuando los camiones se vuelcan a un costado de la carretera, o cuando los mismos transportistas roban la mercancía. Sin embargo, los llamados “robos silenciosos” son una preocupación creciente, sobre todo para productos farmacéuticos, electrónicos o licores. “Esto involucra a grupos organizados que roban la mercancía sin que los transportistas se den cuenta. Los ladrones logran llevarse la mercadería sin romper los sellos de los contenedores ni alterar su peso. Cuando finalmente se abren los contenedores, te das cuenta de que, en lugar de la mercadería declarada, como el licor, hay ladrillos o sacos de cemento adentro”, explica Juliana Camacho, gerente de colocación de seguros marítimos en Gallagher Colombia. A los aseguradores les interesa ver evidencia de que las empresas aseguradas tengan buenas prácticas de gestión de rutas, un monitoreo sólido y una buena gestión de la acumulación de existencias.

Mercado de seguros marítimos de Colombia

USD111.94 millones

Tamaño del mercado

2.70 %

Tasa de Crecimiento Anual Compuesto (CAGR)

Fuente: “South America Marine Insurance Market Analysis 2026,” Cognitive Market Research.



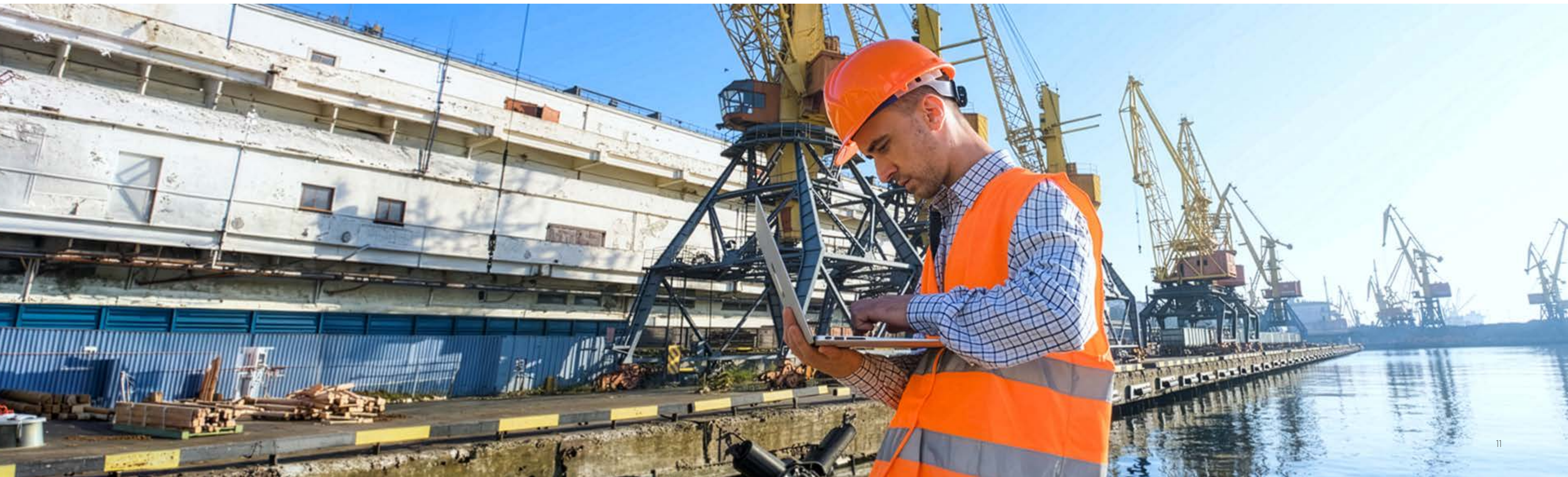
En cuanto a los buques, los errores humanos son la causa de las pérdidas por H&M y responsabilidad civil. Los errores de software ya han provocado desvíos de carga, lo que resalta el creciente riesgo operativo relacionado con la ciberseguridad en un contexto de baja adopción y límites modestos.

La contaminación es un riesgo de alta gravedad y baja frecuencia, y el P&I global proporciona la capacidad principal. Los derrames de petróleo y la contaminación causada por los buques son un desafío recurrente tanto para los operadores como para las aseguradoras.

Las cancelaciones por riesgo de guerra en las rutas de Medio Oriente y las sanciones relacionadas con Venezuela siguen siendo un tema central en la planificación de rutas y en las negociaciones actuales de cobertura. “Cuando recibimos solicitudes de cancelación o instrucciones de las aseguradoras para cancelar sus pólizas, es nuestra responsabilidad informar a todos los clientes. Tenemos que

comunicarlo claramente: si planeas navegar por esa zona, te enfrentarás a restricciones y debes proceder con precaución”, explica Hincapié.

El mercado premia la disciplina operativa. Los compradores que invierten en la gestión de rutas, el monitoreo en tiempo real y estructuras de programas integradas — que combinan coberturas de responsabilidad civil, equipo portuario y pérdida de ingresos en pólizas individuales — están consiguiendo condiciones significativamente mejores que quienes compran basándose únicamente en el precio.



Perú

Perú sigue siendo un mercado dinámico en cuanto a precios y competencia, con exceso de capacidad de reaseguro y una competencia agresiva entre corredores.

Dentro del seguro marítimo, la concentración de riesgo es notable. Perú cuenta con una industria pesquera de importancia mundial y es el mayor productor global tanto de harina de pescado como de aceite de pescado, según las Naciones Unidas,² derivada principalmente de las capturas de la anchoa peruana. Como era de esperarse, la pesca de la anchoa también es una fuente importante de reclamos de seguro marítimo. Una alta concentración de embarcaciones en zonas estrechas durante las temporadas altas puede provocar colisiones y hundimientos, y con ellos pérdidas de varios millones de dólares.

La contaminación del combustible es una causa recurrente de reclamos por daños a la maquinaria en toda la flota, provocada por la mala calidad del combustible al interactuar con motores de alta especificación. El equipo de Gallagher Perú también ha desarrollado una cartera cada vez mayor de drones marítimos, embarcaciones utilizadas para investigación oceanográfica e inspecciones de buques, así como colocaciones facultativas para astilleros y activos de construcción especializados.

La logística terrestre relacionada con la minería se enfrenta a rutas con múltiples traslados, deslizamientos de tierra y condiciones climáticas variables, lo que aumenta los riesgos potenciales. Los centros logísticos del área de Lima generan preocupaciones sobre la acumulación estática para las reaseguradoras.

La cobertura paramétrica sigue sin usarse lo suficiente a pesar de la volatilidad relacionada con El Niño. Del mismo modo, la adopción de seguros cibernéticos sigue siendo limitada entre los barcos pesqueros y las empresas asociadas, aunque poco a poco va aumentando la concientización.

Mercado de seguros marítimos de Perú

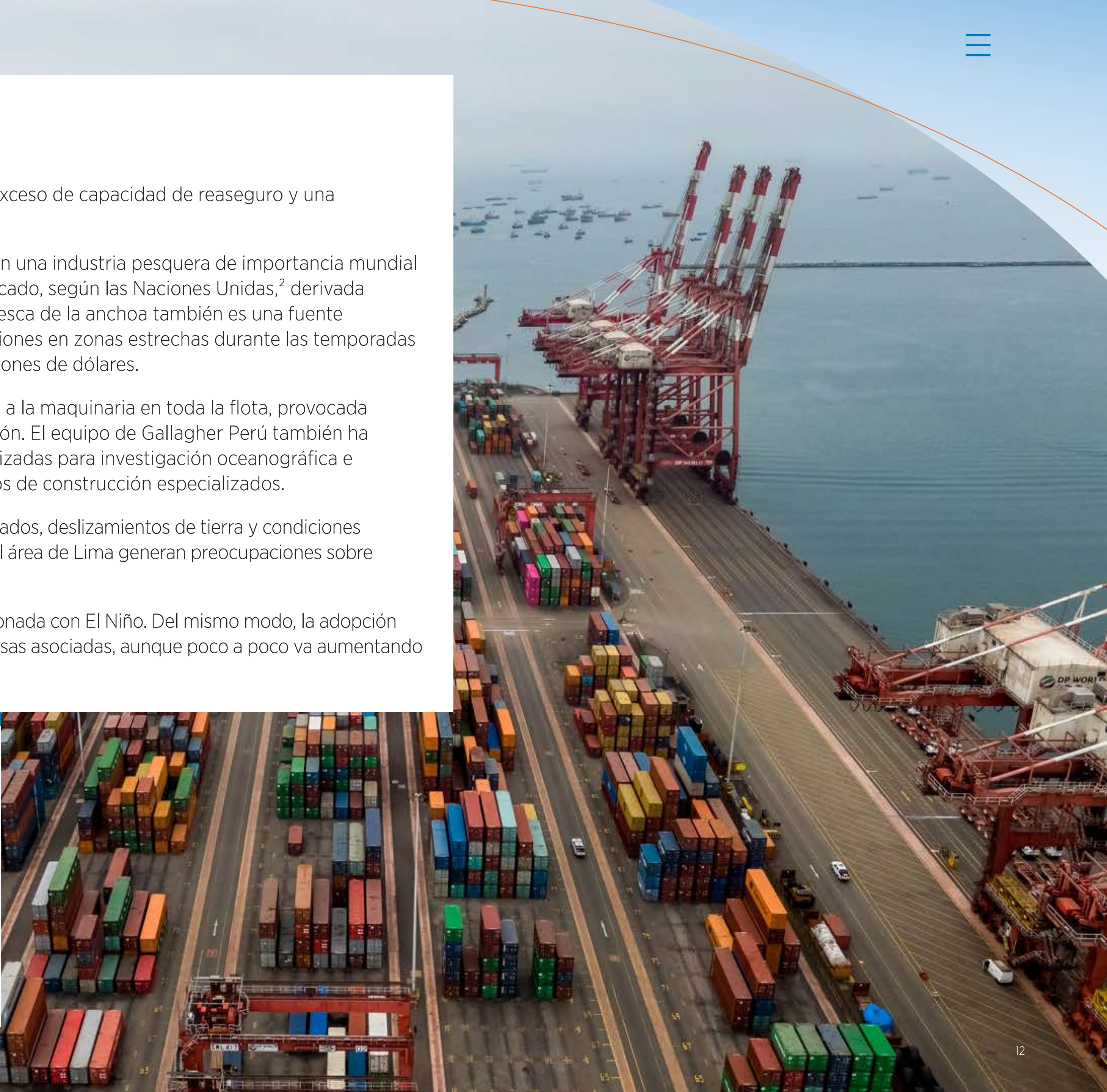
USD103.13 millones

Tamaño del mercado

3.10 %

Tasa de Crecimiento Anual Compuesto (CAGR)

Fuente: “South America Marine Insurance Market Analysis 2026,” Cognitive Market Research.



Lo que deben tener en cuenta los responsables locales

En las condiciones actuales del mercado, estas son algunas consideraciones clave para los líderes empresariales:

El mercado se está suavizando, pero el momento es clave:

las condiciones del seguro marítimo en toda América Latina están mejorando, con precios más bajos y amplia capacidad disponible en la mayoría de las líneas.

Sin embargo, esta no es una oportunidad para cualquiera. Los compradores que se muevan pronto estarán mejor posicionados para conseguir precios competitivos, capacidad estable y mayor flexibilidad en las condiciones.

“En este momento hay exceso de capacidad. Los precios están bajando, pero la diferencia radica en si el riesgo se presenta bien y está debidamente respaldado”, explica Castro.

Los detalles de la cobertura importan más que el precio:

A medida que aumenta la competencia, las aseguradoras vuelven a mostrarse dispuestas a negociar cláusulas más amplias. Sin embargo, las exclusiones relacionadas con la guerra, las sanciones y los retrasos pueden afectar significativamente la recuperación en caso de siniestro. Los compradores que se enfocan únicamente en reducir las primas corren el riesgo de pasar por alto brechas en la cobertura que podrían socavar la protección de su balance general durante una situación de crisis.

Según Hincapié, “Muchos clientes se enfocan solo en el precio, pero luego descubren que la prima más baja venía acompañada de restricciones importantes en la cobertura.”

El mercado de P&I se mantiene estable, pero no estático:

la estructura del International Group sigue siendo un pilar sólido para la capacidad de P&I en todo el mundo. Los compradores obtienen beneficios al revisar activamente los límites, las exclusiones y la exposición jurisdiccional.

“El mercado de P&I en Brasil sigue las tendencias internacionales, pero hay algunas diferencias”, explica Mattoso. “Brasil no es signatario de muchos convenios, por lo que algunos riesgos son más altos.”





Las rutas de Latinoamérica enfrentan un mayor riesgo de interrupciones: Las rutas comerciales que llegan a Latinoamérica están cada vez más expuestas a interrupciones debido a limitaciones en el canal, cambios de ruta y eventos climáticos que alargan los tiempos de tránsito y aumentan la acumulación de carga. Para los operadores logísticos y los propietarios de la carga, los retrasos se han convertido en un riesgo financiero importante, incluso sin que haya daños físicos, lo que requiere una coordinación más estrecha entre la estrategia de rutas, la estructura del seguro y los términos contractuales.

“Los retrasos y la congestión son lo que más afecta a los clientes. Por eso se están desarrollando nuevos productos paramétricos diseñados para cubrir los retrasos”, añade Villazón.

Los compradores bien preparados obtienen mejores resultados: La planificación temprana y una presentación técnica sólida ayudan a asegurar la capacidad de seguro. Las organizaciones que invierten en datos sólidos sobre riesgos, medidas creíbles de prevención de pérdidas y preparación para reclamos suelen conseguir una cobertura más amplia a un costo total de riesgo más bajo.

“Si los clientes pueden explicar claramente cómo operan, dónde están los riesgos y cómo los manejan, están en una posición mucho mejor a la hora de renovar”, afirma Hincapié.

Los equipos marítimos regionales de Gallagher operan en la intersección entre el conocimiento del mercado local y la capacidad de colocación internacional, diseñando programas para puertos, transportistas, exportadores y operadores logísticos basados en una comprensión de cómo se mueve la carga, dónde se atasca y dónde tienden a concentrarse las brechas de cobertura.

“Nuestro equipo cuenta con corredores y expertos especializados en negociaciones marítimas y portuarias, que aportan tanto conocimientos académicos como experiencia práctica”, explica Hincapié. “Esto nos permite entender la realidad operativa de nuestros clientes — desde la carga y el almacenamiento hasta los aspectos regulatorios — y diseñar soluciones de seguro adaptadas a esos riesgos específicos.”

Más allá de la colocación de pólizas, Gallagher también actúa como un defensor comprometido en los casos de reclamos. Los clientes notan la diferencia cuando surge un reclamo: plazos claros, orientación estructurada y un equipo que defiende sus intereses durante todo el proceso. La capacitación continua y la inteligencia de mercado también ayudan a los asegurados a entender los riesgos emergentes y las estructuras de cobertura en constante evolución, lo que fortalece la toma de decisiones en logística, operaciones portuarias y cumplimiento normativo.

En última instancia, una gestión sólida de riesgos va más allá de los resultados en materia de precios. Determina la calidad de la cobertura y ayuda a las organizaciones a prepararse para interrupciones que podrían afectar a todas sus operaciones. Gallagher combina el conocimiento regional con la experiencia técnica y el apoyo práctico para ayudar a los clientes marítimos de Latinoamérica a desarrollar resiliencia y operar con confianza en un entorno donde los riesgos son cada vez más complejos e interconectados.

Habla con tu especialista marítimo local de Gallagher para entender cómo estas tendencias afectan a tu programa y dónde el ciclo actual del mercado genera oportunidades para tu negocio.

¹“IUMI Stats Report 2025,” *International Union of Marine Insurance*, 3 Nov 2025.

²“Quarterly Fishmeal and Fish Oil Analysis,” *Food and Agriculture Organization of the United Nations*, Dec 2024.

