

# Tempestad en la logística marítima



**Alfredo Hernández Llamazares**

El panorama logístico mundial se ha complicado enormemente en muy poco tiempo. El detonante ha sido la pandemia del Covid-19 y la consecuencia es un precio del flete marítimo por las nubes. Como ejemplo, un contenedor de China a Europa que hace un año costaba unos 1.000 euros ahora se puede pagar fácilmente a 14.000 euros, y sigue subiendo. La mayor crisis del transporte marítimo de los últimos tiempos se ha desencadenado como resultado de una sucesión de catastróficos acontecimientos muy difíciles de predecir. A esto se unen la de la escasez de materias primas, como el acero, y el aumento del precio de la energía. La cadena logística de las empresas se está estresando al máximo.

Tengamos en cuenta que el 90% de las mercancías se transporta vía marítima, ya que es el medio de transporte más barato (el avión es 15 veces más caro). Dado que China es la gran fábrica del mundo, y Europa es muy dependiente de China, el escenario se complica. Las medidas adoptadas para combatir el coronavirus provocaron el cierre temporal de puertos en China, provocando una acumulación de mercancías en los puertos, ausencia de buques disponibles y falta de contenedores. Además, para agilizar el transporte las navieras empezaron a saltarse las escalas intermedias previstas en sus rutas. Todos estos factores han supuesto sobrecostes no previstos en el transporte que la naviera o porteador traslada al importador/exportador, y que éste, a su vez, terminará repercutiendo al cliente final.

Desde el punto de vista del seguro, esta situación implicará un aumento de la siniestralidad del buque, ya que estos no operan con normalidad: van más deprisa para llegar antes, están fondeados durante más tiempo, se saltan escalas, atraviesan tormentas que antes evitaban, etc. Una solución es la contratación de coberturas *loss of hire*, que indemnizan una cuantía diaria mientras el buque esté inoperativo.

Adicionalmente, el retraso en la entrega de mercancías supondrá pérdidas financieras, incluso pérdidas de mercado, tanto a las empresas importadoras y exportadoras como a sus clientes finales, así como pérdida de mercancías perecederas por deterioro. Dichos retrasos y sus consecuencias son exclusiones típicas de las pólizas “todo riesgo” de mercancías, por lo que es aconsejable contratar las *extension clauses* para cubrir el deterioro de la mercancía debido al retraso sin que haya daño físico a la mercancía. Esta cobertura se suele contratar para las mercancías transportadas a temperatura controlada.

Por otro lado, las navieras, porteadores, transitarios, transportistas, cargadores y demás im-

plicados en el transporte de mercancías disponen de una póliza de responsabilidad civil. Conviene recordar que, para que esta póliza se active, debe que existir responsabilidad por parte del asegurado. Hay que añadir que, aunque no se cubren perjuicios patrimoniales puros, la cobertura de errores y omisiones cubre la pérdida financiera ocasionada al cliente por el retraso o incumplimiento de las obligaciones contractuales con el asegurado (proyecto logístico). Sin embargo, el previsible aluvión de reclamaciones de este tipo hace que ninguna aseguradora acepte fácilmente un siniestro de este tipo.

## Responsabilidad del porteador

Además, la responsabilidad del porteador por daño a la carga está limitada por ley, de manera que las navieras evitan informar del valor de la mercancía en el *Bill of lading*, actuando automáticamente esta limitación y, por tanto, reduciendo notablemente la indemnización a pagar



Muchos puertos en todo el mundo están colapsados de contenedores.

respecto del valor de la mercancía. En contraste, la póliza de mercancías asegura el valor total de la mercancía, más entre un 10% y un 30% adicional en concepto de coste del flete, seguro, despacho de aduana, etc.

Respecto a la póliza de mercancías, hay que indicar que garantiza cobertura *during the ordinary course of transit*. El caos actual implica que la naviera cambie de buque constantemente, se salte escalas o modifique el puerto de destino por saturación, etc. Entonces, ¿qué entiende por “ordinario” la aseguradora en estos momentos? La respuesta es compleja; en general, la cobertura debería mantenerse siempre y cuando esos cambios estén fuera del control del asegurado. En caso contrario, cualquier cambio ha de comunicarse inmediatamente al seguro para evitar el cese de cobertura.

Los expertos predicen que esta situación termine normalizándose según vaya deshaciéndose el cuello de botella, se habla de mediados de 2022, pero realmente es muy difícil poner fecha o medir las consecuencias económicas de esta crisis logística mundial.

**Ejecutivo de cuentas de marítimo y aviación en March Risk Solutions**