

El seguro de transportes y la crisis de suministros

José Manuel Castillo, Head of Global Marine de MAPFRE Global Risks, analiza en este artículo el impacto experimentado en las pólizas de seguros de mercancías, a raíz de la conocida crisis de suministros global.

Las interrupciones o disminución en la producción mundial producidas por las Crisis del COVID, seguidas de fuertes incrementos en la demanda como resultado de los movimientos de recuperación económica, ha provocado una crisis en los suministros debida, no solo a la carencia de los mismos, sino a la falta de medios para transportarlos allí donde se requieren. Esta circunstancia extraordinaria ha tensionado toda la cadena del transporte. En estas circunstancias, las pólizas de seguros de mercancías sufren importantes consecuencias.

Así, el incremento de la demanda de las mercancías hace que la producción de las mismas aumente en los países productores, si bien, lamentablemente, no hay suficientes buques en el mercado que puedan satisfacer esta demanda extraordinaria de transporte; además, debido a las propias características de la construcción naval, resulta inviable incrementar la flota de buques a corto plazo. Si, adicionalmente, algunas de las principales rutas/infraestructuras marítimas colapsan durante un tiempo, (p.ej. un bloqueo en el Canal de Suez) ello hace tensionar aún más esta realidad.

La principal consecuencia de esta situación son las fuertes acumulaciones de productos en los puertos, puesto que las mercancías llegan desde las fábricas al puerto de origen, pero, como mencionamos arriba, no hay suficientes buques para poder transportarlas al puerto de destino. Esta situación se complica aún más cuando las mercancías transitan a través de puertos intermedios, provocando retrasos adicionales, incrementando la media de duración de almacenamiento de 15 días a 90, e incluso, superando los 120 días.

En estas circunstancias, las pólizas de seguros de mercancías sufren tres importantes consecuencias: 1º La ampliación de la duración del transporte, lo que implica un incremento en la duración del riesgo y generando la necesidad de una adaptación de las condiciones de las pólizas. 2º Los retrasos y, por tanto, la falta de suministros en el lugar de destino, están provocando un aumento del valor de las mercancías (como ejemplo, el precio del barril de petróleo Brent ha aumentado un 46,73% durante los últimos doce meses), lo que genera que la exposición de la compañía aseguradora se incremente en la misma medida. 3º El aumento de mercancías (y cúmulos) en los puertos genera la necesidad de almacenarlas en depósitos cuyas características y grado de adecuación, en muchos casos, pueden no estar valorados por las compañías aseguradoras.

Pero estas circunstancias no solo afectan a las pólizas de seguro de mercancías, sino que la cobertura de responsabilidad civil de puertos, terminales y operadores de transportes, que se asegura en mercados de seguro marítimos, también está viéndose afectada por esta situación, ante el aumento de la exposición por eventos como robos e incendios de las mercancías en custodia de las terminales.

Adicionalmente, no podemos olvidar que, la falta de buques en cantidad suficiente para satisfacer la demanda de transporte tiene como consecuencia el incremento en el precio de los fletes de los buques. Un caso especialmente relevante es el sector de los portacontenedores, mercado en los últimos años deficitario (como ejemplo, la quiebra de Hangjin Shipping en septiembre de 2018) y que en la actualidad ha quintuplicado el precio de sus fletes y generando unos fuertes beneficios a las navieras. Este incremento en los fletes a su vez ha ocasionado un fuerte aumento en el valor de los buques, calculado no solo en base al acero y su motor sino también por la capacidad que tiene de generar beneficio. Ello se plasma en solicitudes de fuertes incrementos en los actuales valores asegurados de los buques (los suscriptores manejan en sus cálculos un margen de fluctuación del 10%, pero hoy en día las solicitudes superan el 20%), lo que provoca a su vez mayores tensiones sobre los aseguradores.

En cuanto al efecto que la crisis de suministros tendrá sobre la siniestralidad, aún se desconoce y aunque es pronto para valorar el efecto, sí que podemos hablar de algunos factores que pueden provocar su incremento:

- Ante la necesidad de incrementar el número de camiones para el transporte de la mercancía acumulada, ha quedado patente la carencia de conductores profesionales, y no podemos olvidar que los siniestros más comunes en este tipo de transportes (vuelcos y robos) pueden ser evitados por conductores experimentados.
- Las varadas, colisiones e incendios en buques lamentablemente se seguirán produciendo, pero el incremento en los valores asegurados tanto de las mercancías como del buque hará que el importe del siniestro a indemnizar sea superior al de hace un año.
- La crisis ha provocado la necesidad de encontrar de forma rápida espacio de almacenamiento adicional, cuyas características y grado de adecuación se desconocían en el momento de la suscripción, elevando la incertidumbre sobre la idoneidad de los mismos.

En definitiva, podemos concluir que estamos viviendo una situación extraordinaria de déficit de suministros y medios de transportes, que como hemos descrito afecta directamente a los seguros de transportes. No obstante, aunque hay una opinión común de que esta situación es coyuntural y tenderá a normalizarse en un futuro próximo, es cierto que ha ocasionado cambios en las políticas logísticas de las empresas, creando, junto a las antiguas líneas de suministro de larga distancia, otras líneas más cercanas que minimizan el riesgo de una futura falta de transportes y que, además, supondrán un menor coste medioambiental. Respecto al sector asegurador de transportes, la práctica ha dejado patente la dificultad de ciertas empresas para encontrar compañías aseguradoras que se adapten a las circunstancias de profundos cambios y altas exposiciones que hemos experimentado a corto plazo. Sin embargo, el cliente que perciba a su aseguradora como un socio a largo plazo y que tenga en consideración una solvencia técnica y económica adecuada, podrá afrontar dichas circunstancias extraordinarias con éxito.

José M Castillo

Head of Global Marine

MAPFRE Global Risks