

Derecho de Seguros de Mercancías (Transporte Marítimo) y la Crisis de los Contenedores

Daniela Andrea Morales Paz, Universidad Latinoamericana de Ciencia y Tecnología

2021

Resumen

¿Qué ocurre cuando un barco colisiona con otro? ¿Qué se hace cuando la mercancía que este barco transporta es dañada y pierde su valor original? Actualmente, el comercio de mercancías por vía marítima corresponde del 80% al 90% (ochenta al noventa por ciento) del comercio mundial, esto significa que comprende una gran parte de la economía mundial. Así mismo, sostiene los mercados internacionales, especialmente con la mercancía transportada desde Asia hacia el occidente. Siempre existen riesgos, y estos deben ser cubiertos para que los involucrados puedan asegurar sus ganancias o mercancía, dependiendo de cada caso. Se evalúa cómo el derecho de seguros viene a regular cada aspecto de esta materia particular. A través de la recolección de datos, por medio de la revisión de documentos, se encuentra lo largo del artículo información relevante que brindará amplitud en el tema y que, enseñará en qué medidas las pérdidas afectan a los comerciantes día con día.

Palabras clave: seguros, derecho, siniestro, mercancías, comercio.

Abstract

What happens when one ship collides with another? What is done when the merchandise that this ship transports is damaged and loses its original value? Currently, trade in goods by sea corresponds from eighty to ninety percent of world trade, this means that it comprises a large part of the world economy. It also supports international markets, especially with merchandise transported from Asia to the West. There are always risks, and these must be covered, so that those involved can insure their profits or merchandise, depending on each case. We evaluate how insurance law comes to regulate each aspect of this particular matter. Through the collection of data, through the review of documents, we will find throughout the article relevant information that will provide us with breadth on the subject and that will teach us in what measures the losses affect traders every day.

Key words: insurance, law, sinister, goods, commerce.

1. Introducción

Anda al espejo y ve la ropa que tienes puesta, la lámpara de la sala, el mueble de la cocina, el azúcar del té y hasta el mismo té, ¿alguna vez te has preguntado cómo llegan estos productos a tu tienda de preferencia? El comercio no es algo nuevo en nuestra sociedad. Es más, el comercio ha constituido la base de la economía de la población desde hace cientos de años, se podría decir que es tan antiguo como la sociedad misma. Remontándonos al trueque, en la época Neolítica, donde se comienzan a intercambiar alimentos, armas, cualquier cosa de valor que se encontraran para conseguir a cambio aquello que necesitaban. Se ampliaron mercados, y las técnicas se fueron perfeccionando a través del tiempo. Nace la moneda, y conjunto a la globalización el comercio se extiende a las afueras de cada nación permitiendo el intercambio internacional. En este momento, es cuando se llega a lo que te rodea; desde Asia, la mayoría de mercancías transportadas por vía marítima en contenedores, termina en comercios locales y en varios hogares, cientos de buques se movilizan a diario para proveer de productos que se necesitan.

Sin embargo, detrás de esos movimientos, hay muchísimas cosas más. Esta investigación, busca conceptualizar y comprender uno de los componentes más importantes del comercio internacional como lo es el comercio de mercancías por vía marítima y cómo el derecho de seguros juega un papel importante en esta área. Se estima que un aproximado del 90% del comercio mundial torna alrededor del transporte marítimo internacional, como así lo explica Padrón (2021), y esto trae consigo una nueva responsabilidad: *proveer seguridad a los buques, para sostener la economía global*. De hecho, se puede ver cómo la reciente llamada “crisis de contenedores” ha puesto en jaque la economía a nivel mundial, desde las más grandes potencias como China y Estados Unidos hasta los pequeños supermercados o tiendas locales, que en consecuencia tendrán que aumentar los precios para poder mantenerse en el mercado. En consecuencia, a su relevancia económica, debe existir un cinturón, que mantenga a los proveedores, transportistas y comerciantes, seguros contra cualquier siniestro.

Se sabe que el derecho surge como una necesidad de regular algo que necesita soporte jurídico para funcionar, para proteger a los indefensos, o a los menos favorecidos. Sin embargo, contra todo pronóstico filosófico, el derecho también protege a los más fuertes sin distinción alguna. Existen diferentes tipos de coberturas en los transportes marítimos de mercancías, así como el

seguro de cascos (medios de transporte), seguro de mercancías (mercancía transportadas), y la clasificación (terrestre, marítimo, aéreo). Todos estos pueden ser en favor de los diferentes sujetos involucrados, ya sea el dueño del barco, el capitán o la tripulación, el dueño de las mercancías transportadas, o quien esperaba recibir las. El derecho de seguros ha llegado para proteger a todos los involucrados, y a contrarrestar el impacto económico causado por el siniestro.

Según Legouvé (s.f) *la conciencia se asemeja a las facultades espirituales: necesita ser educada. Ejercitándola se la enseña a ver más acertadamente.* La finalidad de esta investigación como bien lo dice Legouvé, es concientizar y profundizar la materia de seguros en el ámbito de transporte marítimo de mercancías. Abrir los ojos hacia la investigación de los tipos de coberturas y la aplicación del derecho en las mismas. Estudiar el contrato de seguros en el comercio internacional y cómo esto juega una parte vital en nuestro día a día. Por medio de la recolección y revisión de documentos, se analiza los datos y se expondrá el funcionamiento del comercio marítimo internacional como una parte esencial de nuestra economía y cómo por medio del derecho logramos asegurar nuestra calidad de vida. Así mismo, se entenderá cómo una crisis como la actual de los contenedores puede llegar a quebrantar la estabilidad mundial.

2. Revisión bibliográfica

Para la presente investigación, se han definido los siguientes puntos de enfoque para desarrollar cada uno de los objetivos establecidos con mayor claridad. Se definieron de esta manera para lograr una comprensión total del tema, y que las personas entiendan de donde viene la necesidad de investigar esta situación a nivel mundial. Debido a dicho análisis, se decide dividirlo en los siguientes subtemas de conceptualización:

¿Qué es el contrato de seguro marítimo?

Se define el contrato de seguro marítimo y conceptos importantes para su comprensión como siniestro y transportes, para contextualizar a quienes no están percatados de la situación y del proceso como tal. Se utiliza documentos recuperados en internet, y tesis de estudiantes de derecho, que ayudarán a obtener diferentes conceptos y a generar discusión. Un ejemplo de los documentos recuperados es: Transporte marítimo internacional de mercancías: Seguros y regulación (Rincón s.f).

Es muy importante conocer el origen y la naturaleza jurídica del siniestro y las pólizas de seguros, así se logra profundizar en lo que realmente es vital para la presente investigación, y permitir a las personas conocer del proceso, estos recursos estarán disponibles en las referencias bibliográficas y de esta manera podrán empaparse del tema, previo al análisis de los resultados. No se puede estudiar un resultado sin saber la razón de su existencia.

Según lo que explica Rincón (s. f), el contrato de seguro marítimo se define como:

“un contrato por el cual una persona (el asegurador) consiente en indemnizar a otra persona (el asegurado) el perjuicio sufrido con ocasión de una expedición marítima, que consiste en una pérdida real de valor, mediante el pago de una prima, y hasta coincidir con una indemnización que no podría exceder el valor de las cosas perdidas.”

De esta forma, esto es parte de la materia de interés para este texto. Comprende ella que la naturaleza del mismo recae en los riesgos, como también Rincón (s. f) lo explica: *este es el elemento distintivo del contrato de seguro marítimo, el cuál cubre, no sólo los riesgos ligados a un viaje o navegación, sino a todos los riesgos relacionados a operaciones o trabajos en los que el elemento marino interviene.* Y he aquí donde recae la importancia de la identificación del siniestro, que se define por la Fundación MAPFRE (s. f) como: *un acontecimiento que produce daños garantizados en la póliza hasta una determinada cuantía,* también considerado un evento fortuito y aislado, no acumulable.

¿Qué es la crisis de los contenedores?

Para contextualizar esta situación actual a nivel mundial, se utilizan fuentes como la investigación que ha hecho Barría (2021) donde expone ampliamente la situación, explicando acerca de las consecuencias económicas que ya están ocurriendo a lo largo del continente. Esto es parte fundamental de la investigación, debido a que comprende un siniestro que se entiende como caso fortuito, pero no va directamente relacionado a un accidente marítimo en sí. Entonces, se quiere entender la naturaleza de esta situación, cómo impacta el transporte marítimo de contenedores, llenos de mercancía, y la posibilidad de abarcarlo desde la perspectiva que comparte

Rincón (s. f), donde explica que el contrato de seguros de transporte marítimo cubre todo tipo de riesgos como lo citamos anteriormente, y entre estos incluye:

“(…) todos los riesgos relacionados a operaciones o trabajos, incluso en aquellos casos en que la actividad no se desarrolla en el mar como, por ejemplo: el seguro que cubre la carga después de su desembarco, o el que cubre al buque durante su construcción.”

¿Cómo funcionan las pólizas de seguro en casos como el de esta crisis?

Para cubrir esta pregunta, se dirige la investigación al actuar común del derecho de seguros en casos como estos. Se hará la comparación con casos similares en los cuales no se tenía previsto el impacto de dicho siniestro, como, por ejemplo: lo fue la pandemia del COVID-19. Así mismo, se estudiarán las garantías de los contenedores, las cuales inician en su mayoría, en el puerto y terminan con la devolución del contenedor vacío por parte del consignatario (CHUBB, 2021).

Se estudiará también las medidas que han estado tomando los países y las navieras para cubrir estos gastos extraordinarios y cuál es el papel de las pólizas de seguro en cada caso. Para esto se utilizará las noticias actuales; como, por ejemplo: el reportaje de Barría (2021) donde le explica a BBC Mundo.

“Detrás del espectacular aumento del valor de los fletes marítimos está la llamada "crisis de los contenedores", es decir, una insólita escasez de espacio disponible para transportar los productos de Asia a Occidente. A la falta de contenedores se suman los atascos que existen en los mayores puertos internacionales y los cierres temporales de algunos terminales marítimos chinos debido a las estrictas medidas para controlar la pandemia de covid-19.”

3. Metodología

Para esta investigación, se estudia la temática desde un enfoque cualitativo, el cual permitirá ver la problemática identificada desde la perspectiva de los distintos autores que han estudiado el tema y otros que están en la actualidad hablando sobre este. La idea no es convertir a los involucrados en números, a pesar de que esta crisis de contenedores puede estar repercutiendo directamente en los porcentajes de costos y ganancias de las navieras y comerciantes, el enfoque

de esta investigación no son las estadísticas, en sí, los números se mostrarán con un enfoque meramente explicativo, más no demostrativo. El fin de esta investigación, es la actualización profesional en esta materia, es estar al tanto de lo que pasa en la actualidad y cómo estamos o no listos jurídicamente para tales eventualidades.

Esta investigación de acuerdo a su finalidad, es documental, seccional, debido a que se enfoca específicamente en la crisis de los contenedores del 2021 y la aplicación de las pólizas de seguro en la misma. Esta investigación, aunque pudiese tener una amplitud micro sociológica, es lo contrario, debido a que a pesar de que el factor de esta crisis puede ser analizado a nivel nacional, asimismo como la normativa aplicable, el impacto es muy amplio, es reflejado a un nivel internacional, y vuelve mi investigación macro sociológica de acuerdo con su alcance.

A su vez, es una investigación descriptiva, de acuerdo con su profundidad, que como así lo explica Mejía (s. f): *Procura brindar información acerca del qué, cómo, cuándo y dónde, relativo al problema de investigación, sin darle prioridad a responder al “por qué” ocurre dicho problema.* Se optará por adquirir la información de fuentes mixtas, dándole más importancia a las primeras claramente, las cuales provendrán de los entrevistados. Será a su vez, de acuerdo al lugar donde se desarrolle, una investigación de campo, y de acuerdo a su naturaleza, será documental.

De acuerdo a su diseño, será una investigación de campo, debido a que se recolectarán los datos directamente de la realidad, sin manipular variables, en este caso, directamente de las personas involucradas en estos procesos, como el economista Daniel Suchar Zomer. Los objetivos serán alcanzados a través del análisis de las respuestas del entrevistado, ligadas al estudio de la normativa y de la situación actual.

La población objeto de estudio es finita, debido a que la naturaleza de la investigación permite que se delimite en favor de los resultados. De manera más específica, se define la muestra para esta investigación como los hombres y mujeres, mayores de 25 años, quienes sean abogados de profesión o estén en cierta manera relacionados con el campo de seguros de transportes de mercancía por vía marítima (capitanes, corredores de seguros, entre otros de la misma naturaleza), nacionalidad no relevante. Se realizarán entrevistas y análisis de documentos.

Instrumentos:

- Guion de Entrevista: preguntas abiertas.
- Análisis de documentos: normativa nacional e internacional, estadísticas brindadas por fuentes primarias y reportajes de la actualidad.

La investigación no es probabilística, es sistemático y por áreas. A su vez, la misma experiencia de los entrevistados permitirá que los resultados sean confiables y que su testimonio brinde una visión amplia del tema, y mucho más certera debido a que se sobreentiende que son profesionales en la materia y que están o deberían estar debidamente actualizados.

Para el procesamiento de la información se procederá con la clasificación y categorización de los datos recolectados del análisis documental, además del análisis de cada uno de los entrevistados, para lograr una resolución significativa para el resultado final de la investigación.

4. Resultados

Para analizar los resultados de las entrevistas realizadas, se transcribió las preguntas y respuestas de cada una de las preguntas realizadas y se explican los resultados obtenidos, conforme a lo que la investigación busca aclarar.

Entrevista con Daniel Suchar Zomer

Daniela Morales Paz: ¿Cómo reaccionan las compañías de seguros con respecto a este tipo de crisis que no están contempladas dentro de los contratos? ¿cuál es esa primera reacción de las compañías?

Daniel Suchar Zomer: Bueno, a ver, primero como estamos hablando de una crisis de contenedor, acá la situación es súper fácil, porque recordemos que cada contenedor que sale de “origen”, eso quiere decir del punto A al punto B, siempre tiene un flete asociado y a su vez tiene un seguro asociado, por nada el INCOTERM se llama así, Cost, Insurance and Freight (CIF). Las empresas no se han sorprendido, simplemente ellos van por el precio. Dicen, ¿cuánto me cuesta el traslado? y, sobre el traslado te cobro tanto. Ahora, la empresa va contra esa naviera o contra ese contenedor que, si hay algún problema, ya sea que el contenedor caiga al agua y se pierda la mercadería, o si el contenedor llega a otro lado, o que, la mercadería esté en mal estado, ahí podrían las empresas decir: ¿tengo o no tengo eso cubierto?, pero eso ya depende de cada uno de los seguros.

No hay que hacer ningún tipo de modificación porque la propia empresa de seguros simplemente va a ir contra la cotización. Lo que pasa es que la crisis del contenedor está afectando

específicamente al precio del contenedor del navío, porque no hay contenedores y ahora el mejor postor es el que lo paga.

Daniela Morales Paz: ¿Cuál cree usted que es la parte más beneficiada en este tipo de situaciones? Normalmente la parte más beneficiada siempre va a ser la más perjudicada, ¿verdad? En cuanto a este tema de los seguros, sin embargo, a como usted me está diciendo, entonces la persona que está perjudicada es el que tiene que costear el precio del flete verdaderamente.

Daniel Suchar Zomer: Acá hay en la economía, el producto interno bruto es con base en el precio final de los bienes y servicios, y eso significa el precio final que tú y yo y cualquier consumidor paga. Entonces al final, las empresas son sólo intermediarias: la empresa que produce, la que hace el traslado, la que está en la naviera, la que almacena en la Aduana, etc. Todas son un intermediario. El último de la fila es el que paga la fiesta. Y, si la fiesta es cara porque el efecto domino impactó en toda la cadena de valor, se fregó el comprador, o sea tú y yo. Las empresas no están pagando más, ni están dejando de ganar. Claro, las empresas hoy en día, como saben que aumento de manera importante el componente de la naviera y por ende en el componente del arancel ya no se pueden dar el lujo de tener tanta variedad porque van a haber cosas que no están hoy en día con esa succión de consumo. O sea, por ejemplo, yo puedo traer estuches para todos los celulares que hay en el mundo, pero hay unos estuches que ya la gente no va a comprar. Entonces, ¿para qué los voy a traer? ¿Sólo por decir que los tengo? No los compro. Ahora, hay una población de nicho mercado que necesita este producto, sin embargo, me sale más barato no traerlo. Porque no sé si este nicho me lo va a comprar, o sea, ahí también viene una cosa que se llama la habilidad gerencial que puede tener cada importador o cada empresa para optimizar su portafolio y saber de producto, tiene una alta probabilidad de que, si se trae, se venda. Tienes que optimizar toda tu carrera, todo tu portafolio con base en la cadena, porque es la cadena, porque como sabes que vamos a ver algunos precios que van a subir, yo mejor no me juego las probabilidades de no vender.

Daniela Morales Paz: ¿Sabe usted si existen ahorita ya reglamentaciones o normativas en otras latitudes que estén tratando de regular los efectos de esta crisis?

Daniel Suchar Zomer: No he escuchado ningún país que se haya puesto a mover cielo y tierra por el tema de los aranceles. Sencillamente están dejando que el efecto se dé. Es lo que ya se estaba dando entre Agosto y Noviembre y ya poco a poco hemos visto que se ha ido desinflando el precio. Si antes pagabas 20 mil / 22 mil dólares, ya se está pagando 16 mil, que igual es un montón, pero

ya se está viendo que está retrocediendo. Pero eso obedece a algo muy interesante. Recordemos que la crisis de los contenedores fue porque los contenedores se quedaron en América y en Europa, no se devolvieron. Mientras se vayan abriendo las economías, mientras se vaya avanzando en vacunaciones, mientras vaya abriendo todo este tipo de relación comercial, los contenedores van a regresar y entre más contenedores regresen, más se va a desinflar, y más rápido se desinflan los precios. Acá hay algo muy importante, saber de que esto no va a ser perenne. Y si bien las navieras, son las señaladas hoy en día por usureras y avariciosas. En realidad, hay un costo de operación para ellas, por venir desde Asia y traerse después de regreso contenedores vacíos.

Daniela Morales Paz: En este caso en particular, la crisis de los contenedores, no es un siniestro durante el trayecto, sin embargo, las mercancías deben estar cubiertas con cierto tipo de seguro o condiciones contractuales. ¿Les corresponde a las compañías de seguros cubrir las mercancías o es en su mayoría de casos responsabilidad de partes?

Daniel Suchar Zomer: Esto no cambia, porque la crisis en realidad es la falta de contenedores en origen. No es que se hundieron los barcos, o si tuvieron un siniestro en el trayecto, mas bien, son contenedores en destino que no llegaron. No cambia en ninguna forma el modus operandi de las aseguradoras.

Daniela Morales Paz: Por último, ¿podría usted compartir cuál cree que sería una alternativa sostenible para amortiguar el impacto económico de esta crisis?

Daniel Suchar Zomer: Como somos un país muy pequeño, nosotros tenemos los coletazos de todo el problema. Por la economía de escala, yo prefiero despacharle a un país grande que a un país pequeño. Prefiero despacharle a México que a Nicaragua. Que es lo que les pasa a las economías más pequeñas, son las economías más afectadas. ¿Por qué? Un contenedor que va a México es más rentable que traerlo aquí a Panamá y luego a Costa Rica. Sí va a ocurrir que vayamos a tener que esperar unos 6 meses, para que se empiecen a estabilizar las cosas. Para que los países chicos como Costa Rica, puedan tener algún tipo de recuperación. El 80% del negocio mundial se maneja en barco. Hay cosas que no tienen nada que ver con la crisis de los contenedores. Se pueden mandar contenedores de aquí a Nicaragua, hay cosas que no pueden parar. Sigue habiendo algunas alternativas que podrían encarecer un poquito más, pero pueden ser las que te saquen la pata del barrio. Traías medicinas veterinarias desde China, entonces hay que buscar la medicina hecha en México, Colombia, etc. En comercio marítimo, no pasa nada, porque

el contenedor que había de Estados Unidos a Costa Rica y viceversa, no le pasó nada, ese sigue. Lo que pasa es que puede que tengas que pagar un poco más, porque la producción de los productos en países como Colombia, Panamá, México, cuesta un poco más por la economía en escala.

5. Discusión

Ha sido un trabajo retador. Se encontraron piedras en el camino, que guiaron por trayectos completamente inesperados, los cuales llevaron a una conclusión imprevista. La hipótesis fue completamente desafiada. A pesar de que la investigación y la información que se pudo recolectar del entrevistado fue de gran ayuda para respaldar la investigación, le dio un giro de 360 grados a lo que se creía que serían los resultados de ésta. Las compañías de seguros, no han sufrido cambios debido a esta famosa “crisis de los contenedores”, lo cual significa que el transporte de mercancías se vio afectado, más no por un tema de seguros, si no de costos de logística.

Para la pregunta o hipótesis planteada, se encuentra que sí, efectivamente el transporte de mercancías por vía marítima se ve afectado por la crisis de los contenedores. Esto a razón de que, como nos explica Suchar en la entrevista, no hay contenedores en el punto de origen, lo que significa que solo quedaron contenedores vacíos en los puertos de descarga, que no han sido devueltos por el simple hecho de que no es costeable pagar 20mil dólares para transportar un contenedor vacío, sin mercancía. Esto conlleva a que sea “el mejor postor” quien puede pagar el costo del flete y continuar con normalidad sus actividades comerciales. Para un país como Costa Rica, esto afecta el desbalance económico, porque implica incurrir en mayores gastos para la comercialización e importación de productos. Así lo explica Suchar:

“Si antes le comprábamos la medicina de nuestras mascotas a China, que, por su economía en escala, tienen un costo de producción mucho más bajo; ahora tendremos que conseguir el mismo producto, pero en manos de otros productores, como los colombianos, mexicanos, etc. Quienes, en su defecto, tienen un costo de producción más alto, y encarecen el costo general de la comercialización de ese producto.”

Esperaba confirmar que las compañías de seguros habían tenido que reaccionar de último momento, haciendo cambios en sus contrataciones, debido a que esta crisis había venido a perjudicar a los comerciantes. Sin embargo, acorde a lo confirmado por Suchar, y Barría (2021), podemos separar esta hipótesis, y concluir lo siguiente. Los perjudicados no son las empresas, ni los comerciantes, sino los consumidores finales, quienes tienen que ajustar sus bolsillos, debido a que, en consecuencia a esta crisis, las compañías deben incurrir en gastos mayores para lograr el transporte de la mercancía, lo cual lleva indiscutiblemente al incremento de precios para cubrir gastos y generar ganancia.

Como bien recalcó Suchar en la entrevista, las compañías de seguros se mantuvieron apegadas al INCOTERM: Coste, seguro y flete, por sus siglas en inglés CIF (Cost, Insurance and Freight). Lo que nos lleva a desafiar el otro lado de nuestra hipótesis. Las compañías de seguros no se están enfrentando a ningún cambio, más allá del aumento de precios o del costo general del negocio marítimo, que a la final conlleva a un mayor pago de ya sea el comprador o el vendedor, más no conlleva a un cambio jurídico ni contractual significativo.

Esta investigación fue bastante enriquecedora en temas de hallazgos, debido a que cuando se es desafiado o cuando se contradicen, se tiene que poner en duda todo lo que creía saber y allí es donde se encuentra el aprendizaje. El campo de derecho de seguros es realmente amplio, se podría ahondar en materia de siniestros, averías (simples, particulares y gruesas), accidentes, hundimientos de mercancía, entre otros; sin embargo, se considera que es importante conocer sobre las situaciones actuales y poner en duda los pasos que toma cada país en respuesta a eventos como estos.

Para una investigación similar a esta, recomendaría dirigirla al estudio micro y macro económico del negocio marítimo, donde se podría, a mi parecer sacar un mayor provecho. Debido a que, desde el campo jurídico, no se han hecho cambios relevantes en los procesos o normativa de quienes están involucrados en dichos negocios. Lo más seguro es que los comerciantes, agreguen cláusulas donde, por ejemplo, si un contenedor está vacío a la hora de la devolución, se especifique que los costos serán cubiertos por el comprador y deberán pagar daños y perjuicios si

no hacen la devolución del mismo, en un plazo determinado. Fuera de esto, considero que el impacto es mucho más notorio en la microeconomía, por la naturaleza de la situación.

6. Conclusiones y recomendaciones

En este último apartado, se llega a las conclusiones de esta investigación, con respecto al objetivo general, que era: “Estudiar la materia de seguros en el ámbito de transporte marítimo de mercancías.”, comprendimos que en general los contratos de seguros en dicho ámbito se deben acoger a las condiciones preestablecidas en los INCOTERMS 2021, específicamente en el llamado CIF (Cost, Insurance and Freight). En estos, están las condiciones que deben seguir los compradores y vendedores, y cuanto deben costear cada uno del seguro del negocio, desde que sale de punto de origen, hasta que llega a su destino.

Esta crisis efectivamente viene a cambiar el procedimiento usual de las cosas. Si se basa en una de las fuentes no escritas del derecho comercial que son los “usos y costumbres”, se estaría en aprietos, debido a que esta situación sin precedentes vendría a cambiar esas costumbres. Debido a que en realidad se pudo comprobar que las aseguradoras no tuvieron cambios significativos, ni actuaron de manera reactiva, por cuanto a que ellos siguieron protegiendo a los fletes meramente en cuestión del siniestro en el trayecto, y quien se ve realmente afectado es quien debe ir a comprar el estuche de ese celular no tan popular, o la medicina para su mascota importada de Argentina, en lugar de China. Es decir, nosotros los consumidores.

Conforme a los objetivos específicos, aunque durante la investigación hubo altibajos, se logró confirmar que conforme al primer objetivo: “Investigar los tipos de coberturas y la aplicación del derecho de seguros en los transportes de mercancía por vía marítima.”, se identificó que los tipos de coberturas varían conforme a los siniestros ocurridos en los trayectos del punto A al punto B. Existen diferentes coberturas como las parciales o las completas. Indemnización, liquidación y reparación de daños son parte de los procesos por los que pasan las aseguradoras en respuesta a un siniestro. De esta manera, la aplicación del derecho de seguros está regida por normativa internacional como los INCOTERMS y los seguros P&I (seguro de protección e indemnización).

Si se analiza los resultados de la entrevista y de la investigación realizada, el objetivo específico segundo: “Exponer cómo funcionan las pólizas de seguro en casos como el de la “crisis de contenedores.”, se logró ejemplificar que, esta crisis no es considerada como un siniestro y que

no tiene mayor relevancia en el actuar de las compañías de seguros, si bien, como se mencionó, se pueden haber cambios mínimos en contratos a futuros, el impacto no es a gran escala.

La recomendación es que más allá de darle un giro a esta investigación e irse por el lado económico, se debe ser sujetos activos, buscar involucrarse, demandando la participación de entes nacionales como el departamento de Aduanas que pertenece al Ministerio de Hacienda, o buscar entrevistar a grandes empresarios, quienes realizan negocios por vía marítima. Sin embargo, se considera que para que esto sea posible y significativo, lo mejor sería esperar unos dos o tres meses para poder darle tiempo a que las consecuencias económicas realmente se vean reflejadas en el país.

En conclusión, esta crisis no ha venido a cambiar, tipos de coberturas, ni la clasificación de siniestros, ni el actuar del asegurador y asegurado, o de las grandes empresas. Ha traído un desabastecimiento particular, que afecta el comercio entre grandes naciones, lo cual conlleva al aumento de precios en ciertas mercaderías; sin embargo, no significa que sean las únicas que pueden comercializar por vía marítima. El comercio marítimo, constituye del 80% al 90% por ciento del comercio mundial, como así lo explica Padrón (2021), esto significa que las pequeñas economías también tienen negocios internacionales por medio del comercio de mercancías por vía marítima con países diferentes a China, o Estados Unidos. Esto representa que, aunque se verá reacciones o “coletazos” de la crisis, no se espera que sea tan devastadora como la que le ha dado origen a todo esto, la crisis sanitaria del COVID19.

Referencias

Barría, Cecilia. 2021. La emergencia de los contenedores: cómo una de las mayores crisis del transporte marítimo de la historia puede afectar tu bolsillo. Recuperado de: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-58324770>

Bolsalea. 2021. Los Orígenes del Comercio. Recuperado de: <https://www.bolsalea.com/blog/2013/05/los-origenes-del-comercio/>

CHUBB. 2021. Garantía de Contenedores. Recuperado de: <https://www.chubb.com/cl-es/empresas/garantia-de-contenedores.html>

Fundación MAPFRE. S.f. Siniestro. Recuperado de:
<https://segurosypensionesparatodos.fundacionmapfre.org/recursos-didacticos/publico-general/glosario/siniestro/>

Internacional. 2015. INCOTERM CIF, definición y consideraciones sobre su uso. Recuperado de:
<https://internacionalmente.com/incoterm-cif/>

Legouvé, Ernest. S.f. Frases Célebres. Recuperado de:
<http://www.frasescelebres.com/autores/ernest-legouve>

Padrón, Antonio. 2021. Los Siniestros y las Averías en el Transporte Marítimo. International Maritime Business School. Recuperado de:
<https://www.youtube.com/watch?v=osYncnIYC54>

Rincón, Juliana. S.f. El Contrato de Seguro Marítimo en el Comercio Internacional. Recuperado de:
https://escuelajudicialpj.poder-judicial.go.cr/Archivos/documentos/revs_juds/rev_jud_89/08%20EL%20CONTRATO%20DE%20SEGURO%20MARÍTIMO.htm

Suchar, Daniel. 2021. Entrevista vía Zoom. Recuperado de:
<https://drive.google.com/file/d/1kDqMNMDRn9jWBhx6EO0LLXhorbmGRP4i/view?usp=sharing>