

Innovación en el seguro de transporte

FERNANDO BARRIO FUENTE

Director Marine RSA España

En un mundo cambiante en el que estamos viviendo y que día a día nos sorprende con su velocidad e innovación el seguro de transporte no podía ser menos y se actualiza constantemente.

El seguro de transportes siempre se ha destacado por su adaptabilidad a los tiempos que corren, ha ido de la mano de la importación y exportación y ¿hay algo más volátil, cambiante y rápido que el comercio?



Durante años el mercado inglés (Lloyd) ha marcado las pautas a seguir, actualizando coberturas, cláusulas y medios de aseguramiento que intentaban solucionar los problemas de las empresas, tanto transportistas propiamente dichos, como intermediarios de transporte y exportadores e importadores.

Hoy en día se han ido complicando más y más, apareciendo cláusulas nuevas, productos nuevos y formas de aseguramiento impensables hace unos años y en otros mercados.

Queremos en este artículo hacer mención a dos grandes grupos: el de cláusulas nuevas y el de que sin duda han conseguido hacer del seguro de transporte o marítimo una solución a los problemas de nuestros clientes.

Así han aparecido coberturas de “todo riesgo”, que han simplificado considerablemente la comprensión del seguro y su interpretación. Hemos pasado de cubrir solo aquello que aparecía en el condicionado de la póliza a cubrir cualquier riesgo excepto los excluidos. Esta corriente de ampliación de coberturas

está implantándose en las aseguradoras de todo el mundo y cada vez será más difícil encontrar pólizas “a riesgos nominados”.

Por otra parte, el transporte de productos perecederos (no congelados) y aquellos que deben viajar a temperatura controlada ha obligado a las aseguradoras a buscar soluciones imaginativas para cubrir las necesidades de los clientes.

Así, se ha pasado de una cobertura bastante restrictiva a cubrir riesgos tanto de productos congelados como perecederos así como errores y omisiones al fijar la temperatura en el equipo de frío, cubrir problemas de inversión de la cadena de frío que son más propios de un mantenimiento adecuado, olvidos en la conexión del equipo de frío e incluso retrasos en la llegada de la mercancía que puedan afectar a la caducidad o desvalorización de los productos.

La famosas Institute Frozen Food Clause, Institute Frozen Meat Clauses 24 hours of breakdown y las Institute Frozen Food/Meat Extension Clauses son ahora simple base de unas coberturas que, a base de añadir nuevas cláusulas, las han convertido en mucho más complejas y completas para solucionar cualquier problema que le surja a nuestro asegurado.

Para aquellas empresas que se encontraban con problemas para cubrir la posible pérdida o ganancia por la imposibilidad de poner en marcha el proyecto, la industria, etc., han aparecido cláusulas más o menos amplias conocidas familiarmente como DSU (retraso en la puesta en marcha/delay start up) y ALOP (pérdida de beneficios e ingresos estimados/advance loss of profit). Aquí entramos en el aspecto financiero de unas coberturas ligadas a daños en las mercancías transportadas. Estos daños traen como consecuencia un retraso en la puesta en marcha y, por lo tanto, unas pérdidas de ingresos que afectan a la rentabilidad de la empresa. Para su valoración ya no basta con ser un experto en el seguro marítimo, debemos ser expertos en cómo un daño o una pérdida de mercancía durante su transporte puede afectar al cronograma de la obra y en valorar soluciones alternativas. En caso de siniestro amparado por esta cobertura nos encontraremos con que para su valoración necesitaremos no ya expertos en la mercancía sino expertos contables, financieros y auditores que nos permitan hacerlo correctamente.

Otra cobertura que ya se está incluyendo en las pólizas de transporte de forma casi automática es la de destrucción y retirada de la mercancía dañada. Aquí cubrimos los daños que sufra la mercancía y además

los gastos que conlleve su destrucción y retirada, los que a veces pueden ser muy elevados. La necesidad de proteger el medio ambiente y la salud pública ha generado una importante legislación de protección que obliga al propietario de la mercancía a hacer que su mercancía deba ser retirada de espacios públicos y destruida de forma controlada. La valoración de esos costes queda igualmente fuera de la simple evaluación de los daños de la mercancía. Aquí entra en juego el conocimiento de las legislaciones medioambientales y de sus obligaciones.

Podríamos seguir enumerando las cláusulas que van apareciendo en nuestro mercado durante más tiempo, pero con estas simplemente queremos dar una idea de la cambiante situación actual, así como su cada vez mayor complejidad.

El otro factor del que hemos hablado es de la aparición de productos nuevos o más bien deberíamos decir productos más complejos que contemplan diversos ramos del seguro no ya solo del transporte.

Hemos pasado de cubrir solo aquello que aparecía en el condicionado de la póliza a cubrir cualquier riesgo excepto los excluidos. Esta corriente de ampliación de coberturas está implantándose en todo el mundo y cada vez será más difícil encontrar pólizas “a riesgos nominados”

Ejemplo son las nuevas pólizas de puertos y terminales, de marinas deportivas que, en un solo producto, contemplan diversas coberturas que afectan tanto a las responsabilidades marítimas y asociadas al transporte y movimiento de esos puertos, sino que además cubre otras responsabilidades derivadas de su actividad, edificios y propiedades que pertenezcan a nuestro asegurado dentro del ámbito asegurado (almacenes, viales, grúas, maquinaria, etc.) e incluso coberturas de accidentes de las personas que trabajan en las empresas.

No quiere ser este artículo un compendio de todos los cambios que estamos sufriendo sino más bien una llamada de atención a los nuevos desafíos y peculiaridades de este seguro, uno de los más antiguos de mundo, que no deja de cambiar e innovar para seguir siendo una solución para nuestros clientes.