

Artículo de Revisión

Resultados de accidentes en el tráfico marítimo durante las transacciones del Comercio Internacional

Results of accidents in maritime traffic during International trade transactions

Autores:

Silvia Paola Hermosillo Avila
Universidad Politécnica de Aguascalientes
Aguascalientes – México
Up210197@alumnos.upa.edu.mx
<https://orcid.org/0009-0002-1241-8036>

Jimena Gabriela Jiménez Ramírez
Universidad Politécnica de Aguascalientes
Aguascalientes – México
Up210357@alumnos.upa.edu.mx
<https://orcid.org/0009-0007-5308-7153>

Laura Daniela Márquez Gourcy
Universidad Politécnica de Aguascalientes
Aguascalientes – México
Up210471@alumnos.upa.edu.mx
<https://orcid.org/0009-0002-6055-5780>

Karol Adalid Martínez Pérez
Universidad Politécnica de Aguascalientes
Aguascalientes – México
Up210895@alumnos.upa.edu.mx
<https://orcid.org/0009-0000-2382-2590>

Autor de Correspondencia: Diana Monserrat Martínez Pérez, monserrat.mtz.lco@gmail.com

Reception dates: 09-July-2024

Acceptance: 08-August-2024

Published: 19-August-2024

Resumen

En todas partes del mundo se presentan situaciones en las que se ve afectado el Comercio Internacional, estos altercados suelen darse con frecuencia, siendo acontecimientos que no pueden controlarse, pero que de alguna manera se ha buscado la forma de mantener mejor control sobre esto. El trabajar con ello significa implementar medidas para evitar accidentes durante las transacciones marítimas, ya sean medidas de seguridad, regulaciones, uso de tecnología y más aspectos necesarios a tomar en cuenta. Este artículo comprende información sobre ciertos accidentes que sucedieron durante una línea de tiempo que pudo presenciar los verdaderos resultados que contraen estos acontecimientos, tanto a corto como largo plazo. El objetivo es analizar y revelar las causas y factores involucrados en los incidentes marítimos, considerando sus consecuencias y actores afectados, mediante una presentación detallada de datos confiables que permitan interpretar y comparar la magnitud del suceso. La combinación de estos enfoques ayuda a dar una mejor comprensión del tema y a desarrollar efectivamente el objetivo que se sigue. Existen resultados e interpretaciones obtenidos tras el análisis de este artículo, cómo dar a conocer algunos de los accidentes relevantes de fechas pasadas, brindar más información relacionándola a las normativas que se aplican a la situación e Instituciones que intervienen para solucionar la problemática. Además de concientizar sobre los resultados y el impacto ocasionado en un país.

Palabras clave: análisis de accidente; evaluación de daños; comercio internacional; accidentes marítimos.

Abstract

In all parts of the world there are situations in which International Trade is affected, these altercations tend to occur frequently, being events that cannot be controlled, but in some way a way has been sought to maintain better control over this. Working with this means implementing measures to avoid accidents during maritime transactions, whether security measures, regulations, use of technology and more necessary aspects to take into account. This article comprises information about certain accidents that happened during a timeline that could witness the true results that these events bring about, both in the short and long term. With the objective of showing and making known the causes and factors that have been involved in the incidents, in addition to delving deeper into the facts, contemplating the consequences, affected and benefited after the situation. To provide reliable and truthful information, sources of information were consulted to present more descriptively detailed data, which helps to interpret and compare the magnitude of the event. The combination of these approaches helps to give a better understanding of the topic and to effectively develop the objective that is followed. There are results and interpretations obtained after the analysis of this article, how to make known some of the relevant accidents of past dates, provide more information relating it to the regulations that apply to the situation and Institutions that intervene to solve the problem. In addition to raising awareness about the results and the impact caused in a country.

Keywords: accident analysis; damage assessment; international trade; maritime accidents.

1. INTRODUCCIÓN

El tráfico marítimo es el pilar fundamental del comercio internacional, representando más del 80% del volumen total de comercio global. Sin embargo, los accidentes en el tráfico marítimo son un problema crítico que afecta no solo a la seguridad de las tripulaciones y los buques, sino también al comercio global y al medio ambiente. Las consecuencias de estos accidentes pueden ser devastadoras, desde pérdidas humanas hasta impactos ambientales significativos y interrupciones en las cadenas de suministro globales (UNCTAD, 2022). Psarros et al (2010) plantea que, a pesar de los avances tecnológicos y normativos en la industria marítima, los accidentes siguen ocurriendo con frecuencia alarmante, planteando interrogantes sobre la efectividad de las medidas de seguridad actuales. Este problema para Stopford (2009), se agrava debido a la complejidad inherente al comercio internacional, que involucra múltiples partes interesadas, cada una con diferentes normas y prácticas operativas

El análisis de los accidentes marítimos en el contexto del comercio internacional se basa en dos teorías fundamentales: la teoría de la gestión del riesgo y la teoría del análisis de sistemas. La teoría de la gestión del riesgo sugiere que los accidentes pueden ser mitigados mediante la identificación y control de los riesgos inherentes a las operaciones marítimas, aunque la implementación de estas estrategias a menudo enfrenta desafíos prácticos Li et al. (2012). Por otro lado Reason (1990), la teoría del análisis de sistemas proporciona un marco para comprender cómo las fallas en los diferentes componentes del sistema marítimo pueden llevar a accidentes catastróficos. Esta teoría postula que las interacciones entre los elementos técnicos, humanos y organizacionales son críticas para prevenir incidentes. Ambas teorías subrayan la importancia de una visión holística y multidimensional en el estudio de los accidentes marítimos en el comercio internacional.

Aportes y Objetivos: Este estudio contribuye al campo del comercio internacional y la seguridad marítima al ofrecer una revisión exhaustiva de los accidentes en el tráfico marítimo, enfocándose en sus causas, consecuencias y posibles medidas preventivas. La investigación tiene como objetivo llenar los vacíos existentes en la literatura sobre cómo los accidentes marítimos afectan las transacciones comerciales internacionales y proponer estrategias para reducir su incidencia. Además, se busca identificar patrones recurrentes en los accidentes y analizar las eficacias de las políticas internacionales actuales de seguridad marítima.

Este artículo relacionado a los acontecimientos que se dan en las transacciones marítimas, es importante mencionar que, según la OMI, Medio marino (s.f.) estos altercados se presentan con frecuencia a lo largo del mundo ya que son situaciones que se les considera cotidianas dentro del Comercio Internacional, el cual es parte fundamental para la economía global y se complementa de distintas actividades las cuales se mantienen expuestas a correr riesgos involuntarios o en ocasiones sin intención, pero causados por el hombre.

Se integran acontecimientos como el caso del buque de Suez el cual quedo encallado en el canal del país de Egipto causando retrasos en las transacciones de buques y mercancía, (Espinel, 2021, p.72) además del accidente del buque que colapsó y destruyó por completo el puente de Baltimore Beltway en Estados Unidos Ruíz, (2024) y por último las varias pérdidas

que se suelen dar de contenedores tras su logística causando grandes pérdidas y desde otra perspectiva contaminación. Estos son algunos de los incidentes que se pueden utilizar como ejemplo para demostrar los resultados que se van reflejando con el tiempo después de lo transcurrido.

Se analizan distintos factores clave que influyeron en cada uno de los casos anteriormente mencionados, así como resultados generales que ayudan a dar a conocer sobre factores que contribuyeron a su causa como a su solución. Estos fueron acontecimientos que marcaron en el tiempo, de los cuales se puede tomar como aprendizaje para considerar posibles áreas de oportunidad, para mejorar y brindar mayor seguridad, así esto realizar transacciones de óptimas condiciones y lograr una mayor eficiencia en los negocios.

El objetivo es analizar y revelar las causas y factores involucrados en los incidentes marítimos, considerando sus consecuencias y actores afectados, mediante una presentación detallada de datos confiables que permitan interpretar y comparar la magnitud del suceso. Para guiar nuestra investigación nos realizaremos la siguiente pregunta ¿Cómo afectan los accidentes en el tráfico marítimo las transacciones del comercio internacional y qué medidas pueden implementarse para reducir su incidencia y severidad?

Transacción comercial

Durante una transacción comercial, la cual implica un flujo económico que demuestra el intercambio de un valor económico, siendo un acto de voluntad en el que ocurre un traspaso de bienes entre dos personas interesadas, siendo un comprador y un vendedor, hay muchos puntos que reflejan si la transacción se realizó correctamente, aparte del contexto en cómo se lleve a cabo la misma, en el caso de los siniestros marítimos, o accidentes al momento de embarcarse, el transporte, el cual puede ser marítimo, aéreo o terrestre, trasladan bienes (fletes) o personas hacia un destino, le puede ocurrir un siniestro al momento de irse del punto de origen, en el transcurso, o casi al punto de llegada. (Casanova, Rivas, Chacón, Rosales, & Carrillo, 2010).

En estos casos existen normativas que derivan de la Organización Marítima Internacional que regulan, para la investigación de aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos. las cuáles son en el ámbito internacional por la resolución OMI MSC.255 (84)/2008, la cual es un código para siniestros marítimos, que van de la mano con el convenio internacional de seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), emitido por la organización marítima internacional, ambos concretan que la varada del buque consiste en una detención por un accidente anormal, teniendo un contacto con el fondo por cierto tiempo, siendo este accidental. (OMI 2008, 1974).

Estancamientos Marítimos

En primera instancia tenemos al siniestro del buque en el canal Suez, el canal artificial navegable ubicado en Egipto, que une el mar Mediterráneo con el Golfo de Suez, este suceso ocurrió el 23 de marzo del 2021, en donde hubo un encallamiento de la embarcación Ever Goven, operada por una naviera taiwanesa, esta embarcación quedó atorada en el canal de Suez atrasando el tránsito marítimo, el cual es uno de los canales interoceánicos más importantes del

mundo ya que transitan muchas embarcaciones de grandes dimensiones, “aproximadamente el 10% del transporte marítimo mundial, y el 30% de la carga de contenedores a nivel mundial” (Espinel, 2021, p.72).

Este canal esta al control de Egipto desde mediados del siglo XX, esta ubicación tiene una gran importancia por su localización comercial, el cual ha pasado por disputas por más de cien años, hasta que la ONU hizo intervención, debido a su gran operatividad este canal está en disputa comercial y política, y por causa del accidente marítimo las rutas preestablecidas de otras embarcaciones cambiaron a otras que rodeaban todo el continente africano.

Para ser exactos “la embarcación Ever Goven tiene la capacidad de 20.000 contenedores, al momento del siniestro, esta embarcación tenía tan solo 18.000 contenedores en uso, y al momento del siniestro dejó a 150 embarcaciones en espera, este número subió a 400 al momento de su reflote.” (Espinel, 2021, p.72).

Este simple suceso generó tanto retraso que generó un impacto mundial, siendo Shanghái, New York, Shenzhen y Hamburgo los más afectados.

Ahora dirigiéndonos al canal, “este transporta diariamente un promedio de 9 600 millones de dólares, lo que son 50 embarcaciones al día” (Espinel, 2021, p.72), al momento del estancamiento del buque generó pérdidas tanto por el retraso, como por los ingresos operacionales del canal. “Lo que generó un incremento en distintas cosas como lo fue el petróleo con un 4.6%” (Espinel, 2021, p.72), generando problemas de abastecimiento a distintas regiones como lo fue Europa, y debido a la escasez de contenedores y fletes, el costo de los mismos aumentó hasta un 300% lo que va de 2000 dólares a 8000 dólares por contenedor.

En el caso de esta embarcación no se generó ningún daño ambiental o marítimo al momento del siniestro ni después, y al momento de su reflatamiento el 29 de Marzo del 2021, se trasladó el buque a una zona llamada el Gran Lago, en donde esperó a la definición de la situación jurídica, durante este transcurso de tiempo se avanzaban los procesos de liquidación de la avería gruesa, al igual que de los intereses de la embarcación, con el fin de solventar los daños y gastos que desencadenó el siniestro.

Respecto al incumplimiento de contrato de transporte internacional de mercancías, este se regula por las cláusulas pactadas en el contrato, aunque se podrían pagar ciertos daños por mercancía afectada, o perecedera.

“En el término de avería gruesa, se denomina si se pagarán los daños o gastos de salvamento” (Ley de Navegación Marítima. 2014. art. 347.2.), pero fue establecido que fue en efecto avería gruesa ya que entró como un peligro el encallamiento, y quedó estipulado que se deberá especificar lo de avería gruesa en los contratos de transporte marítimo de mercancías.

Al momento de la responsabilidad civil extracontractual, las autoridades egipcias se hicieron cargo en cumplimiento con el convenio de las naciones unidas sobre el derecho del mar, siendo el responsable el que obtendrá las reclamaciones por parte de las naves afectadas, el

incumplimiento a los dueños, contratos incumplidos por el tiempo, y por las pérdidas que obtuvo el canal de Suez.

“Este simple incidente elevó su cobertura de daños a cantidades extraordinarias, pagando hasta 300 millones de dólares por pérdida de reputación al canal de Suez, al igual que los trabajos de liquidación por avería gruesa, que subieron hasta los 2500 millones de dólares.” (Espinel, 2021, p.72)

Obstrucciones en las vías marítimas

La interrupción de la cadena de suministros en alguna de las rutas marítimas más importante, se han frecuentado con mayor intensidad en los últimos años, según Willer (2024), para world economic forum.

Según la Organización Marítima Internacional las interrupciones en las principales rutas comerciales oceánicas pueden afectar en una gran parte la economía del mundo, esto debido a que se estima que alrededor del 90% de las mercancías son comercializadas y enviadas por vía marítima, por lo que se considera crucial mantener la fluidez de las vías marítimas, en especial de las más importantes, para el comercio internacional.

El canal de la Mancha

Este canal es considerado el más transitado del mundo, se encuentra ubicado en el océano Atlántico, al sur de Inglaterra, y al norte de Francia, se estiman aproximadamente 500 buques al día que pasan por esta ruta, en donde se transportan por destacar; los alimentos, combustibles y artículos manufacturados.

World economic forum (2024), estima que cada año, 16 millones de personas y 5 millones de camiones, atraviesan los 171 puertos con los que cuenta el canal de la Mancha, algunos de los más importantes son, Portsmouth, Southampton, Le Havre, Cherburgo y Brest.

Estrecho de Malaca

Se encuentra ubicado entre la Isla Sumatra en Indonesia, y la península malaya, la cual logra conectar el mar Andamán, y el mar de China Meridional.

Esta ruta, logra conectar a las economías más importantes de Asia, como la de los países; La India, Indonesia, Singapur, Taiwán, Malasia, Japón, Tailandia, y Corea del Sur.

Este puerto cuenta con más de 40 puertos, lo que hace que al año logren pasar más de 94,000 buques de los cuales se estima un equivalente del 25% de las mercancías como el petróleo, productos chinos, y café indonesio que entran a los países antes mencionados Ahmed, (2024).

El petróleo es la materia prima principal que cruza por esta ruta, la dificultad de llegar a su destino es grande, debido a la congestión por el cruce excesivo de buques y a su estrechez (500 km de largo, y entre 65-250 km de ancho).

El principal problema que se presenta dentro de esta ruta, es la piratería, aunque esto se ha reducido de manera significativa en los últimos años, en la actualidad se sigue considerando un riesgo debido a los 34 naufragios que se tienen documentados.

Estrecho de Ormuz

Esta ruta se encuentra situada entre Irán y Omán, es tercera ruta más transitada y también importante para el comercio internacional.

La materia prima que mayormente se transporta es el petróleo originario del Oriente Medio, ya que por día se estima un traslado de 21 millones de barriles petroleros, lo equivalente a una quinta parte del consumo mundial de petróleo, de igual manera, otra materia prima importante que es transitada por este estrecho, es el gas natural licuado, se estima que por esta ruta el total transportado es del 20% anual. Willege (2024) para world economic forum.

Para el año 2020 Ahmed (2024) para 11 busiest shipping lanes in the world, estima que el estrecho fue escenario para más de 20,000 buques lo que hace que se posicione como una ruta importante y estratégica para el comercio internacional y las economías mundiales.

Con la finalidad de poder manejar la capacidad y evitar accidentes, el estrecho funciona mediante el sistema de tráfico de dos carriles, uno de los carriles es utilizado para que los barcos logren entrar, mientras que el segundo carril es utilizado para la salida de los barcos.

Actualmente una de las preocupaciones que se tiene por parte de las compañías navieras, es la seguridad y las tensiones geopolíticas.

Los accidentes, por las rutas marítimas se dan con gran frecuencia, lo que causa la pérdida de gran cantidad de mercancía y de personal, lo que afecta significativamente al comercio, economía, y consumo de varios países.

Derrumbe del puente Francis Scott Key

El colapso del puente y accidente marítimo ocurrido con el puente Francis Scott Key en Baltimore, Maryland Estados Unidos de AMERICA, se dio por la pérdida de propulsión en el barco MV Dali, provocando una colisión con uno de los pilares del puente, para posteriormente causar el colapso de la armadura del puente.

Dali, fue un buque de nueve años de antigüedad, registrado en Singapur, y siendo propiedad de una compañía naviera griega.

Debido al derrumbe del puente Francis Scott Key, las entradas, y salidas al puerto de Baltimore quedaron suspendidas hasta nuevo aviso. Ruíz, Z. R. (2024) comenta para El Comercio que al año pasan por este puerto gigantes portacontenedores y cruceros turístico, este hecho provocó grandes problemas logísticos en la costa este de Estados Unidos por los próximos años, ya que se trata de una importante vía marítima de mercancías.

Por el puente transitaban alrededor de 11 millones de vehículos al año, equivalente a 31,000 vehículos diarios. De igual manera este puerto generaba hasta 3,300 millones de dólares al año, lo que aportaba unos 400 millones de dólares de ingreso fiscal anuales. Telemundo (2024).

De acuerdo con el canal de noticias estadounidense CNN, las empresas se encuentran omitiendo a Baltimore en todas sus actividades futuras, los cuales estarán desembarcando en puertos cercanos, esta actividad implicaría demoras debido a su tamaño.

La actividad en el puerto genera más de 15,000 empleos, más de 50 compañías utilizan el puerto de Baltimore con un total de 1,800 viajes. Alami (2024).

6 víctimas murieron en este accidente, entre ellos se encuentran: guatemaltecos, hondureños, salvadoreños y mexicanos.

De igual manera se registran siete buques portacontenedores que tenían programada llegada a Baltimore, los cuales tuvieron que rediseñar la logística y llegar a un nuevo destino. Ruíz, Z. R. (2024).

Mercancía perdida

Un acontecimiento común, que no ha logrado tener una satisfactoria solución, es sobre los contenedores que caen al mar durante su traslado marítimo, provocando grandes pérdidas materiales y monetarias. Así como lo menciona el Consejo Mundial del Transporte Marítimo en Staff (2024) una media de 1,566 contenedores cae al agua a nivel mundial anualmente, terminando al fondo de las aguas o dando como paradero en las costas tras ser arrastrados por las corrientes. Sin duda una gran cantidad, la cual fue superada rompiendo récord en el año 2020 con 4,000 contenedores perdidos a lo largo del año según el dato dado por el WSC (2020).

Por esta razón, los expertos enfatizan la urgencia de regular el tráfico marítimo, con su adecuado embalaje, estiba y sujeción de los contenedores, además es fundamental la notificación del peso correcto para la seguridad del buque portacontenedores, así como para su tripulación y su carga, para los trabajadores en tierra y para el medio ambiente, pues también disminuye la contaminación al evitar estos incidentes, esto pactado en el Convenio internacional sobre la Seguridad de los Contenedores, CSC, (1977).

Dentro de las Instituciones encargadas de regular el transporte marítimo internacional se encuentra la Organización Marítima Internacional (OMI), “adopta medidas para mejorar la seguridad y prevenir la contaminación del mar por buques. Se ocupa además de asuntos de carácter jurídico, entre ellos la responsabilidad civil y la indemnización y la facilitación del tráfico marítimo internacional”. (De Medio Ambiente y Recursos Naturales, s. f.).

International Convention for Safe Containers (CSC) que es administrado por la OMI, establece normas y requisitos de seguridad uniformes para la manipulación y transporte de contenedores.

World Shipping Council (WSC) no es una entidad reguladora, pero se encarga de colaborar con organismos reguladores para desarrollar políticas seguras para el transporte de contenedores.

Considerando los aspectos financieros tras la pedida de un contenedor puede costar desde cientos de miles de dólares, hasta millones, esto puede variar debido a distintos factores como el valor contenido de la carga, dependiendo el caso también sería el impacto ambiental que cause, los costos de recuperación de ser posible y los daños relacionados a la naviera y su reputación.

Además, cabe destacar que los costos influirán bastante dependiendo el tipo de INCOTERM que se haya seleccionado. Algunos de ellos brindan mayor seguridad, por lo que es recomendable elegir un incoterm CIF o CIP, pues tienen mayor cobertura y disminuyen responsabilidades para la empresa que contrata el servicio.

Un punto importante a considerar es cuánto tiempo flota un contenedor a la deriva y “Pues como todo, depende del tipo de contenedor, de su estado, y de la carga que porte. Algunos se hunden en horas, otros en días, y algunos pocos deciden cumplir el principio de Arquímedes, tal como lo hacen los buques, y estar meses a la deriva”. (Logístico, 2024).

Una serie de afectados salen a lista cuando un contenedor cae, entre ellos el propietario de la carga afectándole financieramente, a la compañía naviera por la responsabilidad que poseía, a las aseguradoras por cubrir las pérdidas, al medio ambiente por la contaminación causada, a otras embarcaciones pues representan un peligro en su camino, a la economía local ya que se trata de una cadena de suministro y por último a los clientes y consumidores finales, en especial cuando se trata de productos perecederos o de alta demanda.

Si un contenedor cae en aguas internacionales, es decir, que se encuentre a partir de 12 millas náuticas de la costa de un país, siempre y cuando no contenga mercancía catalogada como peligrosa, no estará obligado a informar sobre el acontecimiento, en cambio si este cae en zonas protegidas, como a costas de un país o en aguas internacionales pero que su contenido sea peligroso y contaminante marino si estará obligado a comunicar la pérdida del contenedor.

Un ejemplo de esto es el caso de la crisis de pellets de plástico en Galicia en 2023, el derrame de aquellas pequeñas bolitas de plástico que se utilizan como materia prima para la fabricación de una amplia variedad de productos mediante su fusión. Informo la Delegación del Gobierno en Galicia a través de Lede (2024), que fueron derramadas accidentalmente en el mar, una cantidad de 1,050 sacos de 25 kilos cada uno, sumando una cantidad de 26,250 kilos. Esto contaminó gravemente por meses y en la actualidad siguen restos del material regados en el agua y playas de otros países a su alrededor, seguirá presente como micro plásticos al irse desintegrando con el tiempo, además debido a su apariencia, las aves y los peces a menudo confunden los pellets con huevos y los ingieren, afectando así a la cadena alimenticia también.

2. METODOLOGÍA

Para garantizar una revisión exhaustiva y centrada, se establecieron los siguientes criterios de inclusión y exclusión en la selección de estudios:

Este estudio se basa en una metodología de revisión bibliográfica para analizar y sintetizar información existente sobre accidentes en el tráfico marítimo y sus efectos en las transacciones del comercio internacional. El enfoque de revisión bibliográfica es adecuado para identificar patrones, tendencias y brechas en la literatura sobre un tema específico, proporcionando una visión integral y crítica del estado actual del conocimiento.

Fuentes de Información

Se seleccionaron diversas fuentes de información para la recopilación de datos, que incluyen:

Artículos Científicos: Se consultaron estudios publicados en revistas académicas indexadas en bases de datos como Scopus, PubMed y Google Scholar. Estos artículos se centraron en temas relacionados con la seguridad marítima, accidentes en el tráfico marítimo y sus implicaciones para el comercio internacional.

Informes de Organizaciones Internacionales: Se revisaron informes y documentos oficiales de organizaciones relevantes, como la Organización Marítima Internacional (OMI), la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y el World Shipping Council (WSC). Estos informes proporcionan datos actualizados sobre incidentes marítimos y normativas internacionales.

Estudios de Casos: Se incluyeron estudios de casos específicos de accidentes marítimos relevantes, como el encallamiento del buque Ever Given en el Canal de Suez, el colapso del puente Francis Scott Key y la pérdida de contenedores en el mar. Estos casos se analizaron para identificar los factores causales y las consecuencias económicas y medioambientales.

Literatura Gris: Se incorporaron fuentes de literatura gris, como tesis, disertaciones, y documentos de trabajo de instituciones académicas y centros de investigación, que proporcionan información adicional sobre aspectos menos estudiados o emergentes del tema.

Criterios de Selección

Los criterios de selección de los estudios y documentos revisados fueron los siguientes:

Relevancia Temática: Solo se incluyeron estudios que abordaran explícitamente los accidentes en el tráfico marítimo y sus impactos en las transacciones del comercio internacional.

Recientes Publicaciones: Se priorizó la literatura publicada en los últimos 15 años para asegurar la relevancia y actualidad de los datos y análisis.

Accesibilidad: Se seleccionaron documentos de acceso abierto o disponibles a través de suscripciones institucionales, garantizando la disponibilidad de las fuentes para su consulta.

Calidad y Credibilidad: Se evaluó la calidad metodológica de los estudios revisados, dando preferencia a aquellos que empleaban metodologías robustas y que eran publicados en revistas revisadas por pares.

Procedimiento de Revisión

Identificación de Fuentes: Se realizó una búsqueda exhaustiva utilizando palabras clave como “accidentes marítimos”, “comercio internacional”, “seguridad marítima” y “consecuencias económicas”. La búsqueda se llevó a cabo en bases de datos académicas y en portales de organizaciones internacionales.

Selección de Estudios: Tras la búsqueda inicial, se procedió a la selección de estudios relevantes mediante la revisión de títulos y resúmenes. Aquellos documentos que cumplían con los criterios de selección se revisaron en su totalidad.

Extracción de Datos: Se extrajeron datos clave de cada fuente seleccionada, incluyendo la descripción del accidente, las causas identificadas, las consecuencias económicas, ambientales y sociales, así como las medidas preventivas recomendadas o implementadas.

Análisis y Síntesis: Los datos recopilados se organizaron en categorías temáticas para facilitar su análisis comparativo. Se llevó a cabo una síntesis narrativa de los resultados, destacando las principales tendencias, las brechas en la literatura y las recomendaciones para futuras investigaciones.

Evaluación Crítica: Se realizó una evaluación crítica de las teorías y enfoques metodológicos utilizados en los estudios revisados, considerando su aplicabilidad y limitaciones en el contexto del comercio internacional y la seguridad marítima.

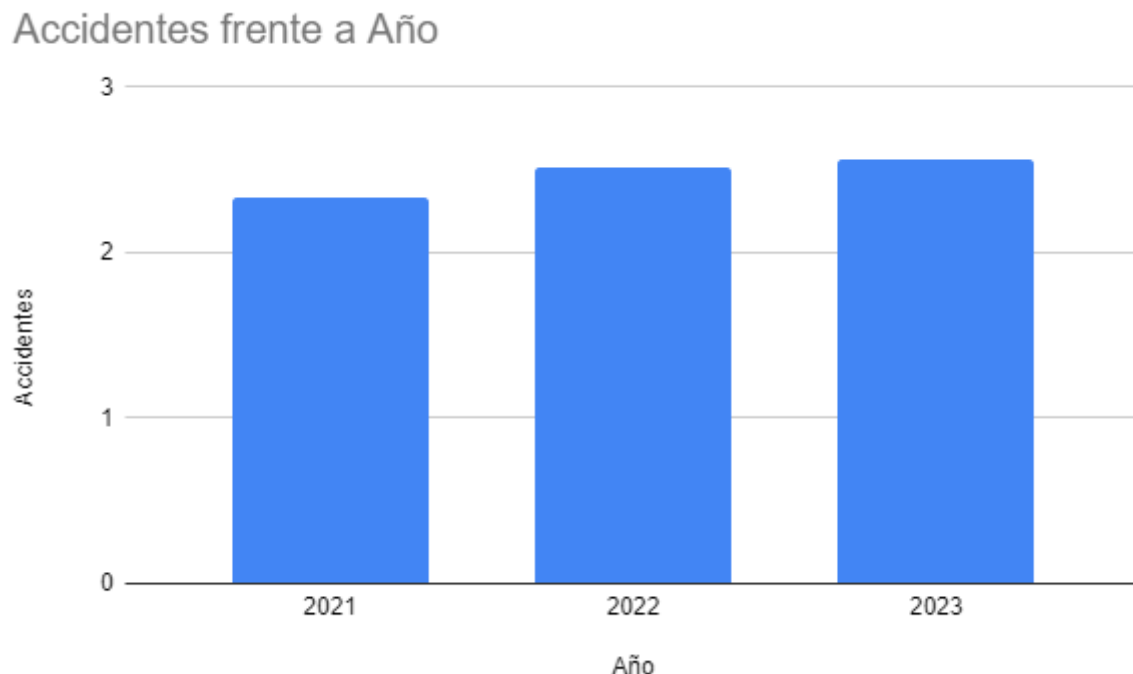
3. RESULTADOS

Los resultados del constante análisis de todas las variantes dentro de esta investigación, fueron que las pérdidas trascienden a más de 100 000 millones de dólares, mostrando que un accidente naviero, en el caso de los anteriormente mostrados, no solo afecta al buque de carga que causó el siniestro, sino a toda una comunidad, o un canal de transacciones marítimas. Los resultados tanto para el comprador como el vendedor llegan a ser justificados en algunos casos, pero esto depende después de pasar el debido juicio del siniestro, y haber recabado todos los datos de los afectados, embarcaciones paradas, mercancías perdidas, pago por pérdida de reputación e incumplimiento de contratos.

Aparte de que, gracias a distintos artículos relevantes de las noticias del momento, se obtienen puntos de vista de distintos lados de entendimiento, a su vez como su punto de vista de noticieros, los cuales mencionan cifras económicas de las pérdidas, lo cual es un punto importante cuando ocurren siniestros marítimos.

En la siguiente gráfica se muestran cuantos siniestros marítimos ocurrieron desde el 2021 hasta el año presente.

Gráfica 1. Resultados de siniestros marítimos en el transcurso de los años.



Gráfica 1. En esta gráfica se muestra el comparativo entre años de los resultados de siniestros marítimos con los años, teniendo en el año 2021, 2,328 siniestros, en el año 2022, 2,510 siniestros, y en el año 2023, 2,560 siniestros. (infopuertos, 2024) (Anave, 2023)

4. DISCUSIÓN

La discusión sobre los accidentes en el tráfico marítimo revela varias dimensiones críticas del impacto que estos eventos tienen en las transacciones comerciales internacionales. Los accidentes marítimos no solo interrumpen el flujo de mercancías, sino que también generan repercusiones significativas a nivel económico y logístico

Estancamientos y Obstrucciones Marítimas

Los estancamientos y obstrucciones en las rutas marítimas han demostrado ser eventos de alta repercusión para el comercio global, como evidenciado en el caso del buque Ever Given en el Canal de Suez. El encallamiento de este buque causó una interrupción significativa en el tránsito de mercancías, con alrededor de 400 embarcaciones bloqueadas y un impacto económico global (Espinel, 2021, p.72). Las consecuencias económicas del bloqueo se manifestaron en el aumento de costos de transporte y en la inflación de productos esenciales, como el petróleo, que vio un incremento del 4.6% en su precio debido al retraso (Espinel, 2021, p.72). Este incidente subraya la vulnerabilidad de las rutas comerciales cruciales y la

importancia de medidas preventivas y protocolos de respuesta eficaces para minimizar el impacto de tales obstrucciones.

Por otro lado, las obstrucciones en otras rutas clave, como el Canal de la Mancha y el Estrecho de Malaca, también han mostrado ser problemáticas. La congestión en el Estrecho de Malaca, por ejemplo, sigue siendo un desafío significativo debido a su estrechez y al alto volumen de tráfico marítimo (Ahmed, 2024). La piratería y la congestión en esta ruta resaltan la necesidad de una vigilancia y gestión más estrictas para mantener la seguridad y fluidez del tráfico marítimo en estos corredores críticos. Las interrupciones en estos puntos no solo afectan el comercio regional sino que también tienen ramificaciones globales, evidenciando la interdependencia de las rutas marítimas y el impacto global de sus disrupciones.

Pérdida de Mercancía

La pérdida de mercancía durante el transporte marítimo representa otro desafío crítico para el comercio internacional. Los datos muestran que anualmente se pierden alrededor de 1,566 contenedores en el mar, con un récord de 4,000 contenedores en 2020 (World Shipping Council, 2020). Estos eventos tienen implicaciones económicas significativas, desde la pérdida directa del valor de la mercancía hasta costos asociados con la contaminación y la recuperación de los contenedores. La caída de contenedores también plantea riesgos ambientales, como se observó en la crisis de pellets de plástico en Galicia, que causó una contaminación persistente en las costas (Lede, 2024). Este caso subraya la necesidad de una mejor gestión de riesgos en la carga y el transporte, incluyendo prácticas mejoradas de embalaje y estiba para reducir la probabilidad de pérdida de mercancías y minimizar el impacto ambiental.

El Consejo Mundial del Transporte Marítimo y la Organización Marítima Internacional han destacado la necesidad de normativas más estrictas para la seguridad en el transporte de contenedores (IMO, s.f.; World Shipping Council, 2020). La implementación y el cumplimiento de estos estándares son cruciales para reducir la frecuencia y severidad de estos eventos. Además, la adopción de mejores prácticas en la gestión de carga y el uso de tecnologías avanzadas para monitorear y asegurar los contenedores podrían desempeñar un papel clave en la disminución de las pérdidas y en la protección del medio ambiente marino.

5. CONCLUSIÓN

Se concluye que el transporte marítimo de mercancías tiene altos costos y riesgos para cada una de las partes involucradas, existen diferentes factores que pueden desencadenar pérdidas, los riesgos y problemáticas no solamente dependen de la intervención humana, si no que pueden ser afectados por la intervención del medio en el que se encuentran entrando en juego factores de ecosistemas, clima y ambiente en términos generales.

Al existir alguna situación de peligro, retención o riesgo en una ruta de transporte, no solo es afectada las empresas que poseen mercancía en ese buque, si no que puede llegar a suponer un problema para toda la ruta económica, generando pérdidas de millones de dólares.

Regular el proceso y hacer la aplicación apropiada de los INCOTERMS ayudaría mucho a saber cómo accionar ante ciertas situaciones, conocer las autoridades a quien se debe acudir y conocer las rutas comerciales a profundidad contribuiría a la prevención de circunstancias difíciles.

El análisis de estos acontecimientos ayuda a obtener una mejor comprensión de las causas que provocaron dichos sucesos, siendo interpretados como posibles focos rojos y motivos de alerta en futuras ocasiones y así reducir el porcentaje de altercados en las transacciones marítimas.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Ahmed, Z. (2024, 24 abril). 11 busiest shipping lanes in the world. Marine Insight. https://www.marineinsight.com/know-more/busiest-shipping-lanes-in-the-world/?utm_source=rss&utm_medium=rss&utm_campaign=busiest-shipping-lanes-in-the-world
- Alamy, L. I. (2024, 1 agosto). Estos pecios históricos ofrecen algo más que oro y joyas. Desde la costa de Namibia hasta el Mar de China Meridional, estos barcos guardaban riquezas ocultas en el tiempo. National Geographic. <https://www.nationalgeographic.es/historia/2024/08/mayores-tesoros-naufragios-encontrados>
- Anave. (2023, 3 noviembre). EMSA publica su informe anual sobre siniestros e incidentes marítimos. Asociación de Navieros Españoles. Recuperado de, <https://anave.es/emsa-publica-su-informe-anual-sobre-siniestros-e-incidentes-maritimos/#:~:text=Durante%202022%20se%20notificaron%202.510,84%20menos%20que%20en%202020.>
- Casanova, A., Rivas, J., Chacón, M., Rosales, J., & Carrillo, W. (2010): Introducción Transacciones comerciales Tipos de transacciones, 2010. <http://www.monografias.com/trabajos12/efctvo/efctvo.shtml#TRANSACC>.
- Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores (CSC). (s. f.). <https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-Safe-Containers-%28CSC%29.aspx>
- Debusmann, B., Jr. (2024a, mayo 15). Baltimore: por qué los 21 tripulantes del carguero que chocó contra el puente todavía siguen en la embarcación 7 semanas después del accidente. BBC News Mundo. <https://www.bbc.com/mundo/articles/cjmkmvzz4vdo#:~:text=Era%20una%20explosi%C3%B3n%20controlada%20que,que%20trabajaban%20en%20esa%20estructura.>
- De Medio Ambiente y Recursos Naturales, S. (s. f.). Organización Marítima Internacional (OMI). gob.mx. <https://www.gob.mx/semarnat/acciones-y-programas/organizacion-maritima-internacional-omi#:~:text=Adoptar%20medidas%20para%20mejorar%20la,facilitaci%C3%B3n%20del%20tr%C3%A1fico%20mar%C3%ADtimo%20internacional.>
- Espinel, J. (2021). El encallamiento de la embarcación Ever Given en el canal de Suez: análisis preliminar de la responsabilidad marítima contractual y extracontractual. SEGURIDAD EN

LA NAVEGACIÓN. Recuperado de,

https://cecoldodigital.dimar.mil.co/2870/1/dimar_2021_Paismares_11_72-79.pdf

Estas son las 5 vías marítimas más importantes para el comercio mundial. (2024b, febrero 21). Foro Económico Mundial. <https://es.weforum.org/agenda/2024/02/estas-son-las-vias-navegables-mas-importantes-para-el-comercio-mundial/>

Infopuertos, (2024, 4 agosto). En 2023 se produjeron 2.560 accidentes marítimos, según EMSA. Infopuertos. Recuperado de, <https://infopuertos.com/en-2023-se-produjeron-2-560-accidentes-maritimos-segun-emsa/>

International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974. (s. f.).

[https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)%2c-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)%2c-1974.aspx)

Larsson, A. (2023, 23 mayo). World Shipping Council Releases Containers Lost at Sea Report – 2023 Update — World Shipping Council. World Shipping Council. <https://www.worldshipping.org/news/world-shipping-council-releases-containers-lost-at-sea-report-2023-update>

Lede, A. (2024, 8 enero). Se confirma cuántos pellets de plástico se vertieron cerca de Galicia: 26.250 kilos. El Español. https://www.elespanol.com/quincemil/actualidad/galicia/20240108/confirma-pellets-plastico-vertieron-cerca-galicia-kilos/823418184_0.html#:~:text=Este%20lunes%20se%20ha%20dado,de%2025%20kilos%20cada%20uno.

Li, S., Meng, Q., & Qu, X. (2012). Una visión general de los modelos de evaluación cuantitativa de riesgos de las vías navegables marítimas. Análisis de riesgos: una publicación oficial de la Sociedad para el Análisis de Riesgos, 32(3), 496–512. <https://doi.org/10.1111/j.1539-6924.2011.01697.x>

Logístico, E. C. M. Y. (2024, 22 febrero). Contenedores a la deriva. El Canal Marítimo y Logístico. <https://www.diarioelcanal.com/transporte-maritimo-contenedores/#:~:text=%C2%BFY%20cu%C3%A1nto%20tiempo%20flota%20un,estar%20meses%20a%20la%20deriva.>

Medio marino. (s. f.). <https://www.imo.org/es/OurWork/Environment/Paginas/Default.aspx>

Organización Marítima Internacional. (2008). Resolución MSC.255 (84): Código Internacional para la Investigación de Siniestros Marítimos. Londres: Autor

Psarros, G., Skjong, R., & Eide, M. S. (2010). Subregistro de accidentes marítimos. Accidentes; análisis y prevención, 42(2), 619–625. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.10.008>

Reason, J. (1990). Error humano. Cambridge: Cambridge University Press. Error humano | Educación Superior de Cambridge

Staff, F. (2024, 10 enero). Contenedores perdidos en mares y océanos, ¿cuál es su impacto comercial y ambiental? Forbes México. <https://www.forbes.com.mx/contenedores-perdidos-en-mares-y-oceanos-como-es-su-impacto-comercial-y-ambiental/>

Stopford, M. (2008). Economía Marítima 3e.: ISBN: 9780429239540: Routledge.
<https://doi.org/10.4324/9780203891742>

UNCTAD. (2022). Review of Maritime Transport 2022. United Nations Conference on Trade and Development. Disponible: Balance del Transporte Marítimo 2022 | UNCTAD

Conflicto de Intereses: Los autores afirman que no existen conflictos de intereses en este estudio y que se han seguido éticamente los procesos establecidos por esta revista. Además, aseguran que este trabajo no ha sido publicado parcial ni totalmente en ninguna otra revista.

© 2024 por los Autores. Este artículo es de acceso abierto y distribuido según los términos y condiciones bajo una licencia internacional Creative Commons Atribución 4.0. (CC BY 4.0)

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>