

Viernes, 13 de junio de 2014

Boletín 974 – 06/14 – Exportación de fertilizantes chinos – China

El Club ha tenido conocimiento de un problema constante con la exportación de fertilizantes desde China.

Durante los últimos cuatro años, que parece ser el momento en que China inició la exportación de fertilizantes a gran escala (habiendo sido previamente un importador neto), el Club ha gestionado numerosos casos en los que han visto involucrados distintos tipos de fertilizante (por ejemplo urea, DAP, MAP y sulfato de amonio) así como diferentes puertos de carga en toda China.

El procedimiento estándar para la carga de fertilizante en China es muy diferente al que se utiliza en la mayoría de otros países. La carga se suministra al buque en sacos, ya sea sacos “jumbo” o sacos de 50 kg. Para la carga, las tapas de las escotillas se abren aproximadamente un metro y el espacio se cubre con una malla de acero de una pulgada. Los sacos se levantan hacia la rejilla haciendo un corte para abrirlos y que la mercancía se introduzca en la bodega.

El problema es que la mercancía que llega a los buques en los sacos está apelmazada por lo que gran parte de la carga en la malla de acero tiene una apariencia grumosa. Entonces los estibadores rompen estos grumos con fuerza bruta de manera que la mercancía en la bodega fluye superficialmente aunque con pequeños grumos hasta el tamaño de una pulgada. Por supuesto, el hecho de que la mercancía se apelmace en los sacos antes de la carga indica que existe la posibilidad de que se apelmace nuevamente durante la travesía.

En cada uno de los casos, cuando el Capitán protestó en relación al estado de la carga, los cargadores y todos los peritos locales indicaron que este era un procedimiento normal para la carga de fertilizantes en China y que los receptores sabían exactamente lo que estaban comprando y no habría ningún problema en la descarga. Desafortunadamente hemos estado involucrados en varios casos en los que el fertilizante se cargó en China precisamente de esta manera, se observaron grumos en los sacos durante la recepción, se aceptó para la carga por el Capitán con conocimientos limpios con la garantía por parte de los cargadores y/o peritos locales de que esto era normal, pero con el resultado final de que los receptores han presentado importantes reclamaciones por apelmazamiento.

El Club recomienda que, cuando sea necesario, se asegure que el Conocimiento de Embarque contenga las cláusulas adecuadas que reflejen el estado de la mercancía tal y como se entrega al buque.

Fuente de información:

Brookes Bell
www.brookesbell.com

UK P&I Club Loss Prevention Dept
lossprevention.ukclub@thomasmiller.com