

Viernes, 3 de octubre de 2014

Boletín 1000 – 10/14 – Aspectos relacionados con la Descarga de Mercancía a Granel – Argelia

Recientemente el corresponsal del Club en Argelia ha enviado las siguientes recomendaciones.

Cabe recordar que siempre se produce una pérdida potencial de peso en tránsito debido a la pérdida de humedad y polvo. En circunstancias normales, la subsecuente merma, si la hubiera, debe limitarse a un porcentaje muy pequeño (por debajo del 0,5%). Sin embargo, cuando la mercancía se descarga por medio de palas no estancas, también se produce una reclamación adicional por merma en la carga por derrames de la mercancía durante las operaciones de descarga. El derrame puede ser aún más importante si se sobrecargan los camiones y cuando la báscula de tierra se encuentra muy lejos del muelle. Además de estas causas evidentes de posibles mermas también hay otros factores que pueden contribuir a crear una merma de papel:

- Falta de precisión de la báscula de tierra
- Falta de exactitud cuando los pesos no se leen con precisión y no se registran en la báscula de tierra

Para abordar el problema se deben seguir los siguientes pasos durante la descarga de la mercancía:

Primer Etapa:

Prevenir/mitigar cualquier posible reclamación por merma antes de la salida del buque.

Segunda Etapa:

Después rechazar cualquier reclamación por merma y defender el caso ante un tribunal local de la manera más eficiente posible.

Para prevenir/mitigar cualquier posible reclamación por merma antes de la salida del buque

Además de una inspección conjunta del calado, recomendamos un recuento de los camiones del receptor en el muelle y en la báscula de tierra con el fin de:

- Desprecintado de las escotillas e inspecciones de bodegas vacías con los receptores
- Asegurarse que todos los camiones que estén cargados sean pesados y se anoten los registros
- Asegurarse que los camiones sean pesados cuando estén vacíos y sin que el conductor esté a bordo (o que exista cualquier otro peso inusual) así como cuando estén llenos
- Asegurarse que los pesos se lean y registren cuidadosamente



Estos consejos fueron enviados por el corresponsal del Club

McLeans Algeria P&I Services
Algiers

Algeria.pandi@yahoo.fr

McLeans France

info@mcleans.fr

Con el fin de defender el caso

La experiencia ha demostrado que los tribunales locales se inclinan más a considerar las conclusiones del perito del receptor, basándose en el resultado de la báscula de tierra. Desafortunadamente no existe una defensa concluyente contra esta actitud.

Sin embargo tenemos que defender por todos los medios al transportista de buena fe y reunir tantos argumentos como sea posible. Para ello recomendamos se supervise la descarga de la mercancía, teniendo en cuenta:

- Llevar a cabo una inspección conjunta del calado o por lo menos una inspección independiente del calado
- Reunir pruebas tomando fotografías del derrame de la carga desde las palas, tolvas y camiones cuando lo permita el puerto (se debe consultar con el Corresponsal del Club)
- Invitar al receptor a observar por sí mismo el derrame de su mercancía y a que tome las medidas apropiadas para prevenir o minimizar la pérdida
- Ayudar al capitán del buque en la redacción de las cartas de protesta correspondientes

Ante los tribunales, los resultados de la inspección del calado no pueden invalidar el resultado de la báscula de tierra. Sin embargo, se espera que la inspección del calado por lo menos proporcione al tribunal la sensación de que el transportista estaba seguro de sus cantidades y de hecho había tomado las medidas necesarias para comprobar la cantidad de carga que estaba entregando.

Por lo que respecta a la pérdida en tránsito, Argelia ratificó las Reglas de La Haya en 1964 e incorporó las disposiciones del artículo IV. 2 (m) de las Reglas de La Haya en el artículo 803 de su Código Marítimo que dice lo siguiente:

Artículo 803: Traducción:

El transportista queda exonerado de la responsabilidad estipulada en el artículo anterior si las pérdidas o daños sobre las mercancías se presentan o resultan de:

g) defectos ocultos, naturaleza particular o defecto inherente de las mercancías o pérdida en tránsito;

Desafortunadamente los tribunales siguen siendo reacios a tomar en consideración cualquier pérdida en tránsito y por tanto no existe jurisprudencia sobre este punto en particular a pesar de los argumentos reiterados por todos los abogados que defienden casos de Armadores.



RESUMEN

Recomendamos el nombramiento de un perito para que:

1. Lleve a cabo una inspección conjunta del calado o por lo menos una inspección independiente del calado
2. Lleve a cabo:
 - (a) un recuento de los camiones cargados que se encuentren en el costado del buque,
 - (b) un recuento y un control del pesaje de los camiones en la báscula de tierra antes y después de que hayan cargado mercancía desde el buque.
3. Tomar fotografías del derrame de la carga desde las palas, tolvas y camiones.
4. Invitar al receptor a observar por sí mismo el derrame de su mercancía y ponerlo sobre aviso para que tome las medidas apropiadas para prevenir o minimizar la pérdida.
5. Ayudar al capitán del buque en la redacción de las cartas de protesta correspondientes.

Este año hemos gestionado la descarga de un número importante de cargas a granel (incluyendo trigo, maíz amarillo, harina de soja, trigo forrajero, cebada y cebada forrajera) en la mayoría de los puertos argelinos.

En los raros casos en que se prestó la asistencia indicada en el párrafo anterior los receptores no reclamaron ninguna discrepancia ya que el resultado final de la báscula de tierra demostró ser similar o no muy alejado de las cantidades consignadas en los conocimientos de embarque.

En los casos en los que no se había nombrado perito para actuar en nombre de los Armadores o en los que la presencia del perito se había limitado a la inspección del calado, las reclamaciones por mermas se han presentado sistemáticamente al finalizar la descarga de la mercancía.

Además de un control de peso más exacto, esto también podría significar que los receptores de carga sean más cuidadosos y cautelosos cuando un perito que esté actuando en nombre de los Armadores esté llevando a cabo un seguimiento completo de la descarga de las mercancías.

Fuente de información:

Loss Prevention Department