

Viernes, 24 de octubre de 2014

Boletín 1003 – 10/14 – Reclamaciones por Mermas en Mercancías a Granel (Secas y Líquidas) – Irán

Recientemente la Asociación ha sido informada de la posibilidad de que se presenten reclamaciones por mermas en cargas de mercancías a granel (secas y líquidas) en algunos puertos iraníes.

De acuerdo con el Reglamento de Aduanas Iraní el método que se acepta para determinar la cantidad de mercancías a granel sólidas y líquidas es mediante inspecciones de calado/aforo. Esto difiere de muchos otros países donde el exceso se determina a partir de la medición en tierra. A pesar de la implementación por las autoridades aduaneras de Irán del ajuste comercial de un 0,5%, esto ha sido cuestionado por los receptores de la carga e incluso ha sido rechazado por algunos tribunales locales.

Bajo el código comercial y civil iraní, el transportista es responsable de la cantidad consignada en el Conocimiento de Embarque. Por tanto, en caso de cualquier discrepancia entre las cantidades del conocimiento de embarque y los resultados de la inspección de calado/aforo realizada por el perito del receptor, el consignatario puede legalmente reclamar contra el transportista.

Aunque en el texto de algunos conocimientos de embarque se incluye: **dice que pesan o peso/calidad desconocidos**, los armadores no pueden confiar en estas especificaciones como protección contra los receptores en los tribunales iraníes, a pesar del hecho que los sellos de las bodegas puedan haber estado intactos antes de la descarga.

La situación se complica aún más por las actuales sanciones contra Irán que dificultan, si no imposibilitan, que los Clubes de P&I puedan otorgar garantía (LOUs o garantías bancarias). Se han presentado muchos casos en los que los receptores de la carga han presentado demandas contra el transportista basándose en las diferencias entre la inspección de calado/aforo y la cantidad incluida en el conocimiento de embarque. En estos casos los tribunales locales han ordenado el embargo y posteriormente los buques fueron arrestados. Sólo fueron liberados después de que se presentara una garantía bancaria por la cantidad solicitada. Esta gestión es a menudo lenta, cara y provoca retrasos innecesarios en la salida del buque.

En muchos de los casos que se han producido la disconformidad respecto a las cantidades se debió a errores en los cálculos de la inspección de calado/aforo realizada por el perito del receptor. A pesar de esto, los armadores tuvieron que pagar el importe total de la reclamación con el fin de liberar el buque sin más retrasos.

En vista de lo anterior, el Club recomienda que los armadores, cuyos buques hagan escala en puertos iraníes para descargar mercancías a granel, sigan los siguientes consejos:

- No se debe emitir un conocimiento de embarque limpio en el puerto de carga si existe una diferencia entre las cantidades de tierra y las del buque.
- Se debe nombrar un perito de confianza para que lleve a cabo una inspección conjunta con el perito del receptor en el puerto de descarga.

Fuente de información:

Loss Prevention Department