

Viernes, 18 de diciembre de 2015

Boletín 1072 – 12/15 – Descarga de grano al por mayor y cargas de mineral en la Provincia de Guangdong (principalmente Nansha, Guangzhou, Dongguan, Shenzhen, Yangjiang, Zhanjiang) – China

De acuerdo con los corresponsales del Club con sede en China se ha producido un incremento importante en las reclamaciones por mermas en la Provincia de Guangdong. Los Receptores locales han estado adoptando una postura agresiva hacia los Transportistas cuando los servicios de Inspección y Cuarentena de China (China Inspecion and Quarantine – CIQ) descubren o el informe pericial de la carga revela una merma en la carga superior a 0,5%.

Supuestamente los receptores Locales están reclamando directamente contra el Transportista, en particular a buques con bandera extranjera.

Para evitar potenciales reclamaciones por mermas el corresponsal del Club recomienda:

- A. Efectuar una inspección de calado conjunta en el puerto de carga. Lo ideal sería llevarlo a cabo con tantas partes como sea posible - por ejemplo, el buque, las autoridades locales, el perito independiente en nombre de los Armadores/Fletadores/Cargadores/Consignatario, si los hubiere. Si el cálculo de calado revela una falta en la mercancía en el puerto de carga, se debe emitir una carta de protesta/declaración respecto a la discrepancia en la carga y se debe avisar al Fletador de dicha falta en la carga.
- B. Durante la travesía marítima hasta el puerto de descarga se deben seguir adecuadamente las instrucciones de viaje del Fletador por ejemplo, ventilación de la carga/sondeo del agua de sentina/bombeo. Se deben mantener registros apropiados y enviar los mismos a intervalos regulares durante la travesía a las partes interesadas, incluyendo al Fletador.
- C. En el puerto de descarga se deben llevar a cabo inspecciones conjuntas de calado. Una vez más, todas las partes interesadas en el embarque deben estar involucradas. Normalmente la gestión con el CIQ local será difícil y complicada y, debido a la barrera del idioma, la comunicación entre el capitán extranjero y el primer oficial y el CIQ es siempre difícil. Por tanto se recomienda que el Transportista nombre un perito independiente para participar en la inspección de calado.
- D. El Transportista debe prestar especial atención si están involucrados uno o más puertos de descarga, lo que significa que junto con el perito independiente nombrado por el Transportista, el buque debe supervisar con prudencia la operación de descarga y, en su caso, asegurarse que las cifras son lo más precisas posible.



Los Corresponsales Locales han resumido las defensas más eficaces disponibles para los miembros que descarguen en la Provincia de Guangdong:

# a) El "período de responsabilidad" del Transportista

Bajo la ley china la responsabilidad del Transportista con respecto a la carga no contenerizada abarca el período durante el cual el transportista está "a cargo" de la mercancía. Este comienza cuando la mercancía se carga en el buque y finaliza cuando se descarga la mercancía. Como tal, la responsabilidad termina cuando la mercancía pasa por la borda con el resultado de que el Transportista ya no puede ser responsable de ninguna merma que pueda surgir después de la descarga. Las cifras de tierra, sobre las cuales se pueden basar las reclamaciones, a menudo registran la cantidad después de la descarga.

### b) La defensa de la figura del cargador en los Conocimientos de Embarque

A menudo las cargas a granel se transportan bajo conocimientos de Embarque con Formularios Congebill, Baltimore o North American Grain. Estos incluyen una descripción impresa de las cláusulas como "peso, medida, estado, contenido y valor desconocido" en el anverso. Esas palabras se consideran estándar por los tribunales chinos cuando los Conocimientos de Embarque se emiten limpios. No se considera que las descripciones impresas exoneren al Transportista de la obligación de verificar la cantidad de mercancía cargada y anotar un comentario que en realidad describa la carga. Por tanto, sin una observación adicional, el Transportista está obligado a entregar la mercancía como se describe y en la cantidad indicada al titular del conocimiento de embarque. En estas circunstancias el Transportista claramente no tiene ninguna defensa.

#### c) Informe del CIQ

Los receptores de carga locales o aseguradores de carga subrogados suelen adoptar el informe del CIQ como la prueba principal de cualquier reclamación de carga. Se considera al CIQ como un inspector competente para realizar inspecciones reglamentarias de productos básicos en nombre del Estado o del Gobierno. En el tribunal un informe del CIQ por lo general tendrá más peso que cualquier otro informe emitido sobre una base comercial o privada. A menos que que exista una sólida evidencia de rechazo disponible los Certificados de Peso del CIQ se considerarán por los tribunales locales para registrar la cantidad real descargada.

# d) Ajuste comercial

La solicitud de ajuste comercial internacionalmente aceptada sólo es discutible en Guangzhou. Aunque la mayoría de los tribunales en la República Popular China ya han permitido su aplicación, una importante decisión en 2012 del Tribunal Popular Superior de segunda Instancia de la Provincia de Guangdong rechazó la defensa de un Transportista basada en un ajuste comercial y/o error de medición. El Tribunal decidió que no existe evidencia para apoyar la aplicación de un ajuste comercial y/o error de medición en la industria naviera. Por otra parte, debido a que el informe del CIQ se había corregido en ese caso no podía existir un considerable error en la medición. Esta decisión es el origen de la dificultad actual experimentada por los Transportistas al defender las reclamaciones por mermas en la carga en los puertos indicamos anteriormente.



# e) Defensa por la variación de humedad

De acuerdo con el Código Marítimo de China un Transportista no es responsable de la pérdida o daño como consecuencia de o como resultado de la naturaleza de la carga o un vicio inherente. Si un Transportista es capaz de presentar evidencia de que la merma se debe a un vicio inherente o a una pérdida de humedad durante el viaje, el Transportista podría contar con una defensa viable.

El corresponsal insta a los Transportistas obtengan un certificado de calidad de la mercancía (que incluya datos del contenido de humedad) tanto del puerto de carga como de descarga. Los consignatarios deben tener este tipo de certificados ya que es un componente clave en el proceso de las negociaciones. Los consignatarios tienden a retener estos documentos incluso cuando el Transportista presenta una solicitud al tribunal para que sean desvelados (ya sea por el Consignatario o posiblemente por el CIQ) ya que los jueces han rechazado este tipo de solicitudes en el pasado.

En la práctica, incluso si el certificado de calidad (ya sea que se haya obtenido previa petición o mediante solicitud al tribunal) registra una disminución en el nivel de humedad, el juez tiene la libertad de decidir que no existe correlación entre la merma y esa disminución si la cantidad de la merma está muy por encima del resultado de la inspección de calado.

# f) Eliminación de agua en ruta

Durante el transporte de un cargamento de mineral a granel (como mineral de hierro, coque de petróleo, azufre) se debe separar el agua de la carga y bombearla en ruta. Este tipo de defensa se basa en gran medida en el registro de la sentina. Desafortunadamente, algunos tribunales locales consideran estos registros sospechosos ya que son emitidos por el buque y no por un tercero independiente. Los jueces rechazan las defensas que se basan en estos registros de sentina. Sin embargo, en el pasado se han llevado a cabo defensas exitosas basadas en este argumento/evidencia.

## g) <u>Sellado de escotilla</u>

Aunque a veces las tapas de las escotillas de los buques se sellan adecuadamente tras la finalización de la carga esto no se considera una defensa contra una reclamación interpuesta por un tercero, como por ejemplo un receptor de la carga.

#### Fuente de información:

Huatai Insurance Agency & Consultant Service Ltd Guangzhou Branch

lossprevention.ukclub@thomasmiller.com