

Viernes, 1 de julio de 2016

Boletín 1107 – 07/16 – Mermas en Cargas a Granel – Vietnam

La Asociación ha sido recientemente informada, por nuestros corresponsales locales, sobre mermas en cargas a granel en Vietnam.

En Vietnam se acepta que los pesos de descarga en cargas a granel se determinen por inspecciones de calado. Solo en circunstancias excepcionales se basan en las balanzas puente de tierra.

Aunque todos los puertos en Vietnam son puntos conflictivos para mermas y posterior detención de buques, hay puertos peores que otros. Los dos puertos importantes que destacan son Phy My (Cai Mep) en el Sur y Cai Lan en el Norte, siendo este último un sinónimo de mermas en las cargas. Esto se debe a que Cai Lan generalmente es el segundo o puerto final de descarga de un viaje. Si se descubren mermas en el/los puerto/puertos precedentes entonces esta información se traslada a los aseguradores de la carga y a los receptores (partes interesadas) en el puerto de Cai Lan. Los receptores no suelen arrestar en el primer puerto de descarga ya que puede afectar a la agenda de los receptores en el puerto final de descarga.

Existen infraestructuras deficientes en algunos puertos, pero más aún Cai Lan, en el Norte, puede agravar una situación ya difícil. Normalmente en estas situaciones se limita o excluye el espacio para la carga y por tanto se transporta inmediatamente a su destino final en camión o en barcas, a cierta distancia de la instalación portuaria, lo que conlleva mayores deterioros o a un incremento en mermas si se llevan a cabo inspecciones de calado y se confía en básculas de cuchara o balanzas puente de tierra.

La experiencia de los peritos con irregularidades o la interpretación de resultados, cuando se encuentran importantes discrepancias, es escasa. Los peritos más experimentados se encuentran en HCMC o, más recientemente, en Haiphong. Este último puerto se encuentra a una distancia de viaje de aproximadamente 3,5 horas de Cai Lan, excluyendo cualquier traslado al buque que pudiera requerirse. Las limitaciones de tiempo pueden jugar un papel importante para prestar una asistencia oportuna.

Es habitual que los inspectores de los receptores manipulen la lectura de calados y/o los sondeos para calcular mermas más considerables de lo que serían en otras circunstancias. Generalmente son intransigentes cuando intentan resolver dichas discrepancias y normalmente abandonan el buque y no regresan. También insisten en que los capitanes firmen cualquier registro de inspección de calado que hayan redactado sin incluir ninguna observación o, si el capitán insiste, entonces amenazan con retrasar la descarga.

Aunque se nombre a un perito para proteger los intereses del buque no es una garantía para evitar una discrepancia, una queja o una detención. Estas medidas preventivas de alguna manera minimizan la exposición del Armador. Sin argumentos en contra los intereses del buque tienen poco margen para negociar. Esto incluye la participación de un abogado local. También deberán contar con una defensa para minimizar dicho impacto a un armador/fletador. Las leyes son muy imprecisas y ambiguas como para confiar en proteger a una entidad extranjera.



Cuando se solicita una orden de detención, los tribunales están más que deseosos en aplicarla. Tienen la autoridad para actuar y emitir dicha detención como un derecho real, independientemente de la competencia judicial. Los tribunales también son bastante flexibles al solicitar y acordar los documentos apropiados que evidencien una reclamación, es decir, copias escaneadas de los conocimientos de embarque, no incluyendo siempre reversos endosados de las páginas donde corresponda, son generalmente aceptadas.

Aunque se puede apelar cualquier detención, por lo general se tiene que hacer dentro de las 48 horas después de haber sido recibida por el capitán. Por lo tanto, es difícil que dicha apelación pueda ser vista dentro de este plazo pero puede conseguirse si se avisa con tiempo suficiente a los corresponsales y abogados. Esto no significa que la reclamación concluya, pero proporciona un mayor campo de igualdad durante las negociaciones.

Para que un reclamante pueda asegurar la detención de un buque, los tribunales deben congelar los activos monetarios en sus cuentas corrientes por el importe reclamado. Sin embargo, esto a veces se pasa por alto y los tribunales aceptarán otros medios de garantía tales como, pero no limitados a, documentos de propiedad de bienes raíces, aún más durante un fin de semana cuando los bancos están cerrados. Aunque las LOU's son aceptadas por las aseguradoras locales aprobadas, la aceptación de dicha garantía es a discreción del reclamante. Si esto se rechaza y se solicita a los tribunales acepten dicha garantía, los tribunales sólo pueden aceptarla si los reclamantes indican que ellos mismos que están de acuerdo, de lo contrario se rechaza dicha garantía. Las LOUs emitidas por el Grupo Internacional de Clubes de P&I no son aceptadas aún como garantía. Aunque las garantías bancarias son una alternativa, los reclamantes tienen que estar de acuerdo. Existen problemas adicionales motivados por la redacción. Los bancos exigen una redacción cerrada, es decir, un plazo de un año – renovable. Los reclamantes y los tribunales insisten en que no se incluya este plazo o que sean garantías indefinidas. Existe aún el problema con el tiempo que se invierte en que se acepte cualquier garantía bancaria y se emita, es decir, un mínimo de 7 días laborables.

Las cargas a granel generalmente tienen un ajuste comercial internacional aplicable para ajustar las mermas evidentes que se producen durante la carga y descarga de la mercancía. Generalmente se acepta un 0,5% del 1% (la mitad de uno por ciento). Vietnam no lo reconoce ya que es una costumbre y no una ley.

Fuente de información

Spica Services
2 Phung Khac Khoan St
District 1
HCMC
SR Vietnam

claims@spica.com.vn

Tel +84 383232527

Fax +84 383232526