

¿Cómo afectan los siniestros/bancarrotas de las empresas navieras a las compañías de seguros? Caso Hanjin

Trabajo Final de Grado



Facultad de Náutica de Barcelona
Universidad Politécnica de Cataluña

Trabajo realizado por:
Enric Álvarez Aparicio

Dirigido por:
Javier de Balle de Dou

Grado en Ingeniería en Sistemas y Tecnología Naval

Barcelona, octubre de 2017

Departamento de Ciencia e Ingeniería Náuticas



UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE CATALUNYA
BARCELONATECH
Facultat de Nàutica de Barcelona





¿Cómo afectan los siniestros/bancarrotas de las empresas navieras a la compañías de seguros? Caso Hanjin

Agradecimientos

A Javier de Balle de Dou, mi tutor en este trabajo final de grado, por su paciencia y confianza depositadas en mí, por sus continuas revisiones, consejos aportados para la mejora continua de un trabajo de tales dimensiones como este y sobre todo, por darme la oportunidad de conocer el mundo de los Comisarios de Averías y permitirme plasmar en este trabajo todos los conocimientos adquiridos para la realización de un Informe de Averías.

A Josep Riart, Gloria Zaragozí, David Martín y Mercè Fornies, como asesores, por sus valiosas recomendaciones y explicaciones sobre cómo funciona el mundo de la peritación y emisiones de Informes de Averías.

Muchas gracias a todos por la atención y tiempo dedicado hacia mi persona fuera de horario laboral. Me siento muy afortunado de trabajar con todos ustedes y de seguir haciéndolo a lo largo de los próximos años en diferentes proyectos.

A mi familia, ya que sin ellos no hubiera sido posible realizar este trabajo y de conseguir realizar un grado universitario. Siempre han confiado en mí y me han apoyado incondicionalmente en los momentos más difíciles.

Para finalizar, agradecer a todas las personas que han colaborado durante el transcurso de este proyecto a esclarecer las dudas que surgían a medida que evolucionaba la investigación.



¿Cómo afectan los siniestros/bancarrotas de las empresas navieras a la compañías de seguros? Caso Hanjin

Resumen

En este proyecto se ha realizado un extenso análisis de las posibles causas, por la cuales se producen los siniestros hoy en día, independientemente de quién cause éstos, mediante la realización de diferentes Informes de Averías, en los cuales se especifican todas las partes que tengan relación y estén implicadas, posibles causas de éstos y motivos principales por el que se generaron, al objeto de poder averiguar cómo realmente las compañías se ven afectadas por los siniestros de sus asegurados.

El principal objetivo del proyecto es facilitar a las compañías de seguros las posibles causas por las cuales se ha producido un siniestro, si bien, se podría decir también que el objetivo de este proyecto es contestar a tres preguntas básicas que se pueden plantear las compañías de seguros cuando un siniestro/accidente ocurre, como son:

¿Qué ha pasado?

¿Cómo ha pasado?

¿Por qué ha pasado?

La metodología e información para poder contestar a dichas preguntas son extraídas mediante la realización de inspecciones en los lugares de los hechos y/o mediante la inspección de la mercancía afectada.

Se trata de analizar en un primer momento el estado de la mercancía, pasando posteriormente al análisis de los daños de ésta, realizándose por último, una conclusión de los daños en función de la tipología de roturas, aplastamientos, etc., al objeto de averiguar cuáles fueron las causas que provocaron dichos daños.

Asimismo, para realizar este proyecto la estructura escogida ha seguido un orden lógico desde el punto más básico y general de lo que son los Informes de Averías, y con el transcurso del tiempo se ha ido profundizando. Inicialmente en este proyecto se presenta a aquellas personas que se encargan de realizar los Informes de averías, explicando paso a paso todos los elementos relacionados para realizar éstos.



Abstract

In this project has been realized a wide-ranging analysis of potential causes about how claims occurred nowadays, regardless whereof causes damage, by means of doing different kind of Damage Survey Report, whereby it's specified all related parts and involved with the formal claim.

Furthermore the project's main objective is providing the insurance companies the possible causes about why a claim happened, likewise, it can be said that the main objective is to answer three basic questions that Insurance companies have in mind when a claim occurred, as follows:

What did It happen?

How did it happen?

Why did it happen?

The methodology and information for being able to answer to theses questions are answered through surveys on the places' fact and/or survey of the cargo affected.

It deals with to analyze in a first moment the state of the cargo, being afterwards the damages' analysis of the cargo, lastly, a conclusion of what kind of damage we are facing, in order to know the main causes that made these damages.

To perform this project was followed a logic order from the most basic point and general about what it's a Survey Report, over time I've been looking deeper. On this project is presented this person who does the Claim Report, explaining step by step the element related on how to do a Survey Report.

Tabla de contenidos

AGRADECIMIENTOS	III
RESUMEN	V
ABSTRACT	VI
TABLA DE CONTENIDOS	VII
LISTADO DE FIGURAS	X
LISTADO DE TABLAS	XI

CAPÍTULO 1. HISTORIA DE HANJIN Y EL COMISARIADO DE AVERÍAS

1.1 INTRODUCCIÓN E HISTORIA.	1
1.2 DEFINICIÓN DEL COMISARIO DE AVERÍAS.	5
1.2.1 FUNCIÓN DEL COMISARIO DE AVERÍAS.	6
1.2.2 PRINCIPIOS GENERALES DE ACTUACIÓN.	6
1.2.3 USO ALTERNATIVO PARA MERCANCÍAS DAÑADAS.	6
1.2.4 VALORACIÓN DE LA DEPRECIACIÓN.	7
1.2.5 CAUSA DEL DAÑO DESCONOCIDO.	7
1.3 CUMPLIMIENTO DEL INFORME.	8
1.4 MERCANCÍA DAÑADA Y CONTACTO CON OTRAS MERCANCÍAS.	8
1.4.1 DESCRIPCIÓN DEL DAÑO.	9
1.4.2 EMPLEO DE EXPERTOS.	9
1.4.3 EXTENSIÓN DE LA PÉRDIDA.	10
1.5 INSPECCIÓN COMPLETA.	10
1.5.1 MARCAS, EMBALAJES, TRINCAJES Y ESTIBAS.	11
1.6 TEST PARA AGUA SALADA.	13
1.7 ROBO Y/O HURTO.	13
1.7 MERCANCÍAS NO IDENTIFICABLES.	15

CAPÍTULO 2. REGULACIÓN JURÍDICA DEL COMISARIO DE AVERÍAS

2.1 REGULACIÓN JURÍDICA.	16
2.2 EJERCICIO DE LA ACTIVIDAD E INCOMPATIBILIDADES.	18
2.3 RESPONSABILIDADES DEL COMISARIO DE AVERÍAS.	18

CAPÍTULO 3. FLETADO MARÍTIMO

3.1 FLETE MARÍTIMO INTERNACIONAL.	20
--	-----------



3.2 TARIFAS Y RECARGOS DEL FLETE MARÍTIMO INTERNACIONAL.	22
3.3 DOCUMENTACIÓN DE TRANSPORTE.	27
3.3.1 ¿QUÉ ES EL BILL OF LADING?.	27
3.3.2 CIRCUITO DOCUMENTAL DE B/L.	28
3.3.3 IMPLICACIONES DE TÍTULO DE PROPIEDAD DE LA MERCANCÍA PARA QUIEN LO TIENE EN SU PODER.	28
3.3.4 UTILIZACIÓN DE LOS BILL OF LADING.	29
3.4 CARTA DE PORTE CMR.	31
3.4.1¿QUÉ ES UNA CARTA DE PORTE CMR?	31
3.4.2 COMO CUMPLIMENTAR LA CARTA DE PORTE CMR	32
3.4.3 CURIOSIDADES A CERCA DEL CMR.	32
3.5 ANÁLISIS E IMPORTANCIA DE LOS INCOTERM EN LOS INFORMES DE AVERÍAS	32
3.5.1 LA GESTIÓN DE LOS RIESGOS.	35
3.6 ¿CÓMO UTILIZAR LOS INCOTERM?.	35
3.6.1 PRECISAR EL CONTRATO DE LA VENTA.	35
3.6.2 ESCOGER LA REGLA INCOTERM ADECUADA.	35
3.6.3 SEÑALAR EL LUGAR O PUERTO CON PRECISIÓN.	36
3.7 CLASIFICACIÓN DE LOS INCOTERM.	37
3.8 REPARTO DE LOS COSTES SEGÚN EL INCOTERM ESTIPULADO EN EL CONTRATO.	39
3.9 TIPO Y SIGNIFICADO DE LOS DIFERENTES INCOTERM.	40
CAPÍTULO 4. ANÁLISIS E IMPORTANCIA DE LOS CONTENEDORES EN EL FLETE MARÍTIMO	46
4.1 ORIGEN E HISTORIA DE LOS CONTENEDORES.	46
4.2 DEFINICIÓN Y CURIOSIDADES DEL CONTENEDOR MARÍTIMO.	48
4.3 TIPOS Y CLASES DE CONTENEDORES.	50
CAPÍTULO 5. EMISIÓN DE UN INFORME DE AVERÍAS	58
5.1 INFORME DE AVERÍAS	58
5.2 INFORME DE AVERÍAS NO.1 - REF. MENSZRIC NO.: 1-MSZC	59
5.3 INFORME DE AVERÍAS NO.2 - REF. MENSZRIC NO.: 2-MSZC	67
5.4 INFORME DE AVERÍAS NO.3 - REF. MENSZRIC NO.: 3-MSZC	73
BIBLIOGRAFÍA	85
ANNEXO 1. DOCUMENTACIÓN	88
A1.1 INFORME DE AVERÍAS NO. 1 - COPIA PACKING LIST NO. 345, FECHADO EL 6 DE ABRIL DE 2.017.	88
A1.2 INFORME DE AVERÍAS NO. 1 - COPIA CONOCIMIENTO DE EMBARQUE NO. 56443, FECHADA EL 11 DE ABRIL DE 2.017.	89
A1.3 INFORME DE AVERÍAS NO. 1 - COPIA FACTURA COMERCIAL NO. 345-1, FECHADA EL 6 DE ABRIL DE 2.017	91

A2.1 INFORME DE AVERÍAS NO. 2 - COPIA CONOCIMIENTO DE EMBARQUE NO. MDSBCN01949300, FECHADO EL 22 DE SEPTIEMBRE DE 2.016.	92
A2.2 INFORME DE AVERÍAS NO. 2 - COPIA FACTURA NO. 1234321, EMITIDA POR TERMINAL CATALONIA S.A., AL ASEGURADO, FECHADA EL 26 DE OCTUBRE DE 2.016.	94
A2.3 INFORME DE AVERÍAS NO. 2 - COPIA FACTURA NO. 5.56, EMITIDA POR TERMINAL CATALONIA S.A., AL ASEGURADO, FECHADA EL 31 DE AGOSTO DE 2.016.	95
A2.4 INFORME DE AVERÍAS NO. 2 - COPIA FACTURA NO. 8945333, EMITIDA POR ROATUM RAIDER, AL ASEGURADO, FECHADA EL 23 DE SEPTIEMBRE DE 2.016.	96
A3.1 INFORME DE AVERÍAS NO. 3 - COPIA FACTURA COMERCIAL NO. 331-MUR, FECHADA EL 1 DE MAYODE 2.017.	97
A3.2 INFORME DE AVERÍAS NO. 3 - COPIA FACTURA COMERCIAL NO. 321-MUR, FECHADA EL 1 DE MAYODE 2.017.	98
A3.3 INFORME DE AVERÍAS NO. 3 - COPIA PACKING LIST NO. DET234, FECHADA EL 1 DE MAYODE 2.017.	100
A3.4 INFORME DE AVERÍAS NO. 3 - COPIA COPIA DOCUMENTO DE CONTROL ADMINISTRATIVO PARA LA REALIZACIÓN DE TRANSPORTE GENERALPÚBLICO DE MERCANCÍAS POR CARRETERA NO. 17012015, FECHADO EL 5 DE MAYO DE 2.017.	101
A3.5 INFORME DE AVERÍAS NO. 3 - COPIA COPIA DOCUMENTO DE CONTROL ADMINISTRATIVO PARA LA REALIZACIÓN DE TRANSPORTE INDIVIDUAL PÚBLICO DE MERCANCÍAS POR CARRETERA NO. 17012013, FECHADO EL 9 DE MAYO DE 2.017.	102
A3.6 INFORME DE AVERÍAS NO. 3 - COPIA COPIA DOCUMENTO DE CONTROL ADMINISTRATIVO PARA LA REALIZACIÓN DE TRANSPORTE INDIVIDUAL PÚBLICO DE MERCANCÍAS POR CARRETERA NO. 17012018, FECHADO EL 9 DE MAYO DE 2.017.	103



Listado de figuras

FIGURA 1. BUQUE HANJIN BUDDHA. FUENTE: EL ESTRECHO DIGITAL.....	2
FIGURA 2. MAPA INTERACTIVO DE LAS DIFERENTES RUTAS MARÍTIMAS. FUENTE: GOZMODI.....	3
FIGURA 3. MARCAS ICONOGRÁFICAS. FUENTE: BLOG ARTES VISUALES.....	11
FIGURA 4. EMBALAJE DE FILM DE PLÁSTICO RETRÁCTIL. FUENTE: EMBAMAT.....	12
FIGURA 5. EJEMPLO DE TRINCAJE MEDIANTE FLEJES DE PLÁSTICO EN CAJAS DE CARTÓN CORRUGADO. FUENTE: EMBAMAT.....	12
FIGURA 6. MERCANCÍA AFECTADA POR AGUA DE MAR (TEST DE CLORUROS). FUENTE: PROPIA.....	13
FIGURA 7. LUGAR DE ESTACIONAMIENTO CON PROTECCIÓN. FUENTE: GRUPO CONTROL.....	14
FIGURA 8. COMPARATIVA DE PRECIOS DEL FLETADO DE 1 CONTENEDOR DESDE SHANGHÁI (CHINA) A BARCELONA. FUENTE: (HTTP://WWW.ICONTAINERS.COM).....	21
FIGURA 9. COMPARATIVA DE PRECIOS DEL FLETADO DE 1 CONTENEDOR DESDE BARCELONA A SHANGHÁI (CHINA). FUENTE: (HTTP://WWW.ICONTAINERS.COM).....	21
FIGURA 10. EJEMPLO DE BILL OF LADING. FUENTE: SLIDE SHARE.....	29
FIGURA 11. ESQUEMA CARACTERÍSTICO DEL CIRCUITO QUE EJECUTA UN B/L UNA VEZ ES EMITIDO. FUENTE: SLIDESHARE	30
FIGURA 11. IMAGEN ILUSTRATIVA DE LA ACCIÓN DE LOS INCOTERM. FUENTE: BUSSINESCOOL.....	34
FIGURA 12. VISUALIZACIÓN DE UNO DE LOS PRIMEROS CONTENEDORES FABRICADOS POR MCLEAN. FUENTE: TIMETOAST	47
FIGURA 14. DIFERENCIA DE ALTURA ENTRE UN CONTENEDOR HIGH CUBE Y UN ESTÁNDAR. FUENTE: ZARCA, S.L.....	52
FIGURA 13. VISUALIZACIÓN DE UN CONTENEDOR OPEN TOP. FUENTE: ZARCA, S.L.....	53
FIGURA 14. EJEMPLO DE CONTENEDOR REEFER. FUENTE: TIBA.....	54
FIGURA 17. CONTENEDOR FLAT RACK TRANSPORTANDO UNA TRACTORA. FUENTE: TIBA.....	55
FIGURA 15. VISUALIZACIÓN DE UN CONTENEDOR TANQUE. FUENTE: FRIMARAL.....	57
FIGURA 16. PROCESOS DE SEGREGACIÓN DE LA MERCANCÍA AFECTADA. FUENTE: PROPIA.....	64
FIGURA 20. PROCESOS DE SEGREGACIÓN DE LA MERCANCÍA AFECTADA. FUENTE: PROPIA.....	64
FIGURA 21. ESTADO DE LOS CRISTALES AFECTADOS. FUENTE: PROPIA.....	64
FIGURA 22. ESTADO DE LOS CRISTALES AFECTADOS. FUENTE: PROPIA.....	64
FIGURA 23. ÁREA DE SERVICIO RAUSAN. FUENTE: PROPIA.....	80
FIGURA 24. ÁREA DE SERVICIO RAUSAN. FUENTE: PROPIA.....	80
FIGURA 25. ÁREA DE SERVICIO RAUSAN. FUENTE: PROPIA.....	81
FIGURA 26. ÁREA DE SERVICIO RAUSAN. FUENTE: PROPIA.....	81
FIGURA 27. ÁREA DE SERVICIO RAUSAN. FUENTE: PROPIA.....	81
FIGURA 28. ÁREA DE SERVICIO RAUSAN. FUENTE: PROPIA.....	81

Listado de Tablas

TABLA 1. CLASIFICACIÓN POR GRADOS DE LOS INCOTERM. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE LOS DATOS EXTRAÍDOS DE TRANSPORTES PORTUARIOS, COMERCIO Y ADUANAS Y BANCO SANTANDER.	37
TABLA 2. CLASIFICACIÓN DE LOS PORTUARIOS INCOTERM SEGÚN EL MEDIO DE TRANSPORTE. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE LOS DATOS EXTRAÍDOS DE TRANSPORTES, COMERCIO Y ADUANAS Y BANCO SANTANDER	37
TABLA 3. CLASIFICACIÓN DE LOS INCOTERM SEGÚN LOS COSTES. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE LOS DATOS EXTRAÍDOS DE TRANSPORTES PORTUARIOS, COMERCIO Y ADUANAS Y BANCO SANTANDER	39
TABLA 4. SIGNIFICADO DEL TÉRMINO “EX WORKS”. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE LOS DATOS EXTRAÍDOS DE TRANSPORTES PORTUARIOS, COMERCIO Y ADUANAS Y BANCO SANTANDER	40
TABLA 5. SIGNIFICADO DEL TÉRMINO “FCA”. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE LOS DATOS EXTRAÍDOS DE TRANSPORTES PORTUARIOS, COMERCIO Y ADUANAS Y BANCO SANTANDER	41
TABLA 6. SIGNIFICADO DEL TÉRMINO “FSA”. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE LOS DATOS EXTRAÍDOS DE TRANSPORTES PORTUARIOS, COMERCIO Y ADUANAS Y BANCO SANTANDER	41
TABLA 7. SIGNIFICADO DEL TÉRMINO “FOB”. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE LOS DATOS EXTRAÍDOS DE TRANSPORTES PORTUARIOS, COMERCIO Y ADUANAS Y BANCO SANTANDER	42
TABLA 8. SIGNIFICADO DEL TÉRMINO “CFR”. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE LOS DATOS EXTRAÍDOS DE TRANSPORTES PORTUARIOS, COMERCIO Y ADUANAS Y BANCO SANTANDER	42
TABLA 9. SIGNIFICADO DEL TÉRMINO “CIF”. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE LOS DATOS EXTRAÍDOS DE TRANSPORTES PORTUARIOS, COMERCIO Y ADUANAS Y BANCO SANTANDER	43
TABLA 10. SIGNIFICADO DEL TÉRMINO “CPT”. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE LOS DATOS EXTRAÍDOS DE TRANSPORTES PORTUARIOS, COMERCIO Y ADUANAS Y BANCO SANTANDER	44
TABLA 11. SIGNIFICADO DEL TÉRMINO “CIP”. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE LOS DATOS EXTRAÍDOS DE TRANSPORTES PORTUARIOS, COMERCIO Y ADUANAS Y BANCO SANTANDER	44
TABLA 12. SIGNIFICADO DEL TÉRMINO “DAP”. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE LOS DATOS EXTRAÍDOS DE TRANSPORTES PORTUARIOS, COMERCIO Y ADUANAS Y BANCO SANTANDER	45
TABLA 13. SIGNIFICADO DEL TÉRMINO “DDP”. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE LOS DATOS EXTRAÍDOS DE TRANSPORTES PORTUARIOS, COMERCIO Y ADUANAS Y BANCO SANTANDER	45
TABLA 14. CARACTERÍSTICAS DE LOS CONTENEDORES. FUENTE: GRAVILLE CONTAINERS	49
TABLA 15. CARACTERÍSTICAS DE LOS CONTENEDORES. FUENTE: GRAVILLE CONTAINERS	50
TABLA 16. CARACTERÍSTICAS DE LOS CONTENEDORES ESTÁNDAR. FUENTE: MARMEDSA	51
TABLA 17. CARACTERÍSTICAS DE LOS CONTENEDORES ESTÁNDAR (I). FUENTE: MARMEDSA	51
TABLA 18. CARACTERÍSTICAS DE LOS CONTENEDORES HIGH CUBE. FUENTE: MARMEDSA	52
TABLA 19. CARACTERÍSTICAS DE LOS CONTENEDORES HIGH CUBE (I). FUENTE: MARMEDSA	52
TABLA 20. CARACTERÍSTICAS DE LOS CONTENEDORES ESTÁNDAR. FUENTE: MARMEDSA	53
TABLA 21. CARACTERÍSTICAS DE LOS CONTENEDORES OPEN TOP (I). FUENTE: MARMEDSA	53
TABLA 22. CARACTERÍSTICAS DE LOS CONTENEDORES REEFER. FUENTE: MARMEDSA	54
TABLA 23. CARACTERÍSTICAS DE LOS CONTENEDORES REEFER (I). FUENTE: MARMEDSA	54



¿Cómo afectan los siniestros/bancarrotas de las empresas navieras a la compañías de seguros? Caso Hanjin

TABLA 24. CARACTERÍSTICAS DE LOS CONTENEDORES FLAT RACK. FUENTE: MARMEDSA	55
TABLA 25. CARACTERÍSTICAS DE LOS CONTENEDORES PLATAFORMA. FUENTE: MARMEDSA	56
TABLA 26. CARACTERÍSTICAS DE LOS CONTENEDORES TANQUE	56
TABLA 27. CARACTERÍSTICAS DE LOS CONTENEDORES TANQUE (I). FUENTE: MARMEDSA	57

Capítulo 1. Historia de Hanjin y el Comisariado de Averías

1.1 Introducción e historia

La reciente noticia de la quiebra de una de las empresas de transportes de contenedores más importantes del mundo, ha llevado al sector del tráfico marítimo de mercancías a un nivel de repercusiones mundial sin precedentes en este sector; obviamente, estamos hablando de la naviera más importante de Corea del Sur y la séptima con más importancia del mundo, Hanjin Shipping.

Cabe reseñar que, para poder realizar un análisis más exhaustivo para comprender cómo se ha llegado a esta situación, se debe analizar que ha supuesto esta quiebra en el sector naval. Ya que hasta entonces, éstos poseían una cuota de mercado del 2,9 %; para hacernos una idea, en Estados Unidos representaban más del 8 % de todo su transporte de mercancías.

Hanjin Shipping, llevaba enfrentándose a una prolongada depresión en la industria del transporte de mercancías desde hacía más de cinco años, debido a que la compañía se embarcó en un ambicioso plan de expansión de la firma, cuando el crecimiento del comercio internacional de este sector no parecía que fuera a aumentar su capacidad, en cuanto a la oferta y la demanda.

Frente a la competencia feroz, las compañías navieras empezaron una dura guerra de precios en vez de apostar por la innovación y la mejora de su servicio. Redujeron el precio de sus tarifas, para ganar cuota de mercado, aunque dichas tarifas estuvieran por debajo de los costes de transporte; entonces empezaron a depender del apoyo de las entidades financieras.

Con la ralentización de la economía global mundial, el sector se vio azotado por una caída de demanda. De hecho, muchas empresas del sector tuvieron que fusionarse/aliarse con otras para poder sobrevivir o en todo caso, para poder ofrecer servicios más competitivos y no perder cuota de mercado, como es el caso de la Alianza 2M, alianza entre la compañías navieras Maersk, MSC y HMM.

Todo esto ha sacado a relucir las principales debilidades del sector del tráfico marítimo de mercancías. Un exceso de capacidad de carga y precios de los fletes por los suelos unidos a la caída del consumo a escala global han acabado sepultando bajo una ingente deuda a la primera naviera de Corea del Sur y séptima del mundo.

Los bajos precios del transporte de contenedores han puesto en evidencia una política comercial basada en contratos a largo plazo con precios mínimos para fidelizar clientes, aunque insostenible financieramente. En el momento de su quiebra, el pasado 31 de agosto de 2.016, Hanjin Shipping



acumulaba deudas superiores a los 4.500 millones de euros. Obviamente, el agujero en el gigante surcoreano se gestó durante años de una política comercial agresiva de bajos precios, secundada por casi todas las grandes navieras.

"La quiebra de Hanjin es la culminación de varios años de decisiones comerciales pobres y la mala gestión, no solo por Hanjin, sino por parte de la industria en su conjunto. Pero su caída no es necesariamente signo de un punto de inflexión importante para la industria. Se trata más bien de un espectáculo secundario sobre el efecto de las tarifas en mínimos de la primera mitad del año (2.016)", valora Neil Dekker, director de la unidad de investigación sobre tráfico marítimo de contenedores de la consulta británica Dewry Shipping.



Figura 1. Buque Hanjin Buddha. Fuente: El estrecho digital.

Los buques de Hanjin que entonces estaban navegando en aguas internacionales, vieron como numerosos puertos se negaron a operar con ellos, entre ellos el de Valencia. Muchos fueron dirigiéndose hacia los destinos programados sin garantías de que su entrada a puerto fuese autorizada; otros simplemente permanecieron anclados fuera de las terminales a la espera de instrucciones.

A finales del mes de abril de 2016, después de una situación tensa, la compañía naviera adquirió una reestructuración financiera, respaldada por sus acreedores, con el objetivo de que la empresa pudiera adquirir a corto plazo más de un billón de euros de liquidez, poniendo como fecha límite un plan de auto-rescate, el 20 de agosto. Sin embargo a finales del mismo mes, la compañía anunció que no serían capaces de realizar avances en la reestructuración financiera, y que en todo caso solo podrían recuperar la mitad de la financiación que los acreedores habían aportado para que la empresa tuviera liquidez, pero que con un nuevo plan de refinanciación elaborado por ellos mismos, a largo plazo serían capaces de poder devolver todo el montante prestado.

Los acreedores de Hanjin, liderados por el Banco de desarrollo de Corea (KDB), dijeron que no aportarían más fondos a la endeudada naviera al considerar insuficiente su plan propuesto para sanear las finanzas y pidieron a la compañía matriz, la aerolínea Korean Air, que contribuyera a la salvación.

La compañía Matriz, Korean Airlines, prometió aportar 80 millones de euros, un tercio de los cuales procederían de los activos personales del consejero delegado de la compañía, el Sr. ChanYang-Ho, pero incluso con este montante no era suficiente para que Hanjin pudiera pagar ni siquiera las tasas para poder acceder a puertos, para realizar el desconsolidado de las mercancías transportadas en sus buques.

Todo esto provocó que los acreedores respondieran con una declaración concisa en la que no quedaba otra alternativa que no fuera que Hanjin Shipping, se declarara en suspensión de pagos bajo administración judicial, haciendo tal y como fue indicado por el portavoz, el cual indicó:

“Que tenían dificultades de liquidez por el rechazo a un nuevo plan de reestructuración y el paso a administración judicial, por eso no contamos con efectivo para pagar las respectivas tasas”

Finalmente, el 1 de agosto, por solicitud propia bajo administración judicial, quedaron sus activos congelados y sin resolver el problema de accesos a los puertos.

La futura caída provocaría un verdadero estallido en la industria, al ser Corea del Sur uno de los líderes mundiales de envíos de mercancías de contenedores y responsable de casi el 90 % del comercio global marítimo, siendo en fechas posteriores, cuando ocurrió la caída de Hanjin, provocando que el bloque de su flota trajera consigo una extrema volatilidad en los precios, haciendo que éstos llegaran a crecer un 42 % en las rutas de Asia a USA ante el temor de las empresas de quedarse sin suministros, lo que fue aprovechado por el resto de navieras. El flete de un contenedor costaba alrededor de los 1.700,- USD antes del anuncio de la quiebra de Hanjin, no obstante, una vez anunciada dicha quiebra los precios ascendieron a los 2,400.- USD por flete, tal y como expresa el “National retail federation” en un estudio realizado por los mismos.



Figura 2. Mapa interactivo de las diferentes rutas marítimas. Fuente: Gozmodi.

Pese a todo, los expertos de la consultoría Dewry Shipping, entre ellos Nigel Gardiner, gerente de dicha empresa, consideran que lo peor de la tormenta ya ha pasado, argumentando:

“El tráfico internacional de mercancías contenerizadas ha tocado fondo y experimentará una tímida recuperación en 2017 aunque haya sido a costa de dejar por el camino una de sus principales firmas, cosa que no hemos podido comprobar.”



Dewry acaba de publicar su último informe de previsiones para 2017 en el que estima que el año concluirá para el sector con unas pérdidas conjuntas de unos 5.000 millones de dólares mientras que para el año siguiente traza un escenario con modestas ganancias de unos 2.500 millones, concluyendo que:

"La industria se está concentrando rápidamente por necesidad más que por diseño. Las compañías que puedan resistir esta tormenta prolongada tienen la oportunidad de salir más fuertes en 2019/2020".

Así lo resumen también expertos que trabajan con éste, quienes afean que las navieras hayan engrosado sus deudas al descuidar sus ingresos con una política de precios bajos que, apuntan, ya ha comenzado a corregirse.

Para hacernos una idea más concisa y clarividente de lo que ha supuesto la quiebra veámos tres ejemplos reales:

Samsung Electronics

Hanjin Shipping manejaba cerca del 40% de sus envíos, lo cual explica las recientes dificultades que ha atravesado la empresa de dispositivos electrónicos, más concretamente con referencia a la sección de la telefonía. La venta de móviles defectuosos (Samsung Galaxy Note 7) con problemas en la batería, se dice que se han producido a causa de una necesidad por parte de la empresa de poner con la máxima rapidez posible un modelo nuevo con el que conseguir beneficio suficiente para recuperar el coste de fabricación de los dispositivos, parte de los cuales, además, se quedaron finalmente retenidos a bordo de algunos buques de la empresa naviera.

LG Electronics

El que es el segundo productor mundial de TV usaba aproximadamente el 20% de sus exportaciones a los Estados Unidos. Lo cual le ha supuesto grandes pérdidas durante el último trimestre de 2016.

Korean Air

La empresa matriz del Grupo Hanjin podría llegar a tener hasta pérdidas de 700 millones de dólares, procedentes de sus inversiones en la naviera.

No obstante, queda por saber si Hanjin Shipping será la única compañía que desaparezca o si, por el contrario, apenas es la punta del iceberg, desencadenando un hito sin precedentes en el transporte marítimo de mercancías.

Si bien es justamente en este determinado momento, cuando entran en acción los denominados Comisarios de Averías marítimos y/o de mercancías, debido a que las mercancías que se transportan en el Interior de los contenedores fletados en los buques de Hanjin, al no llegar de destino en la fecha determinada o en todo caso en fechas posteriores, provocan que ésta puede verse afectada por daños en forma de desórdenes de temperaturas, desplazamientos, extras costes por demoras, etc, provocando a su vez que las compañías tenga que hacer frente a inmensas cantidades de pagos, ya sea por causas ajenas a su asegurado o como consecuencia directa del mismo.

Siendo por todo ello, requeridos por las compañías de seguros de las diferentes firmas afectadas, al objeto de determinar la extensión y causa de los daños de las mercancías transportadas, puesto que la mercancía no solo tiene porque verse afectada y por tanto la firma receptora y/o expedidora reclamar

dichos daños, sino que, el hecho de no entregar una cierta mercancía independientemente del producto del que se trate, puede originar daños por demoras al tener que reponer un producto, ya que éste se tenía pensado entregar en un fecha determinada.

1.2 Definición de Comisario de Averías

El Comisario de Averías es aquella persona, física o jurídica, que es nombrada por las compañías que operan en el ámbito de la actividad de transportes, en todos los puertos o puntos de interior, de importancia comercial, a los cuales va destinado el tráfico de mercancías y que se encarga de dar constancia y reconocer el siniestro, así como de inspeccionar y valorar las pérdidas y daños sufridos por la mercancía.

Dentro del argot náutico a los Comisarios de Averías se les conoce como “Surveyors” o “Claim agents”, pero la definición legal de la figura del Comisario de Averías se puede extraer de su norma reguladora, la orden de 10 Julio de 1986 sobre los peritos Tasadores de Seguros, Comisarios de Averías y Liquidadores de Averías, cuyo artículo 13 recoge sus funciones, como sigue:

“Corresponde a los Comisarios de Averías, en el ámbito del transporte marítimo, terrestre y aéreo, la constatación de las averías de cascos y mercancías, la determinación de sus causas, evaluación y certificación. Asimismo podrán representar o asesorar profesionalmente a los asegurados o terceros en las operaciones de salvamento, de liquidación de los siniestros o de prevención de los riesgos”.

La figura del Comisario de Averías no debe confundirse con la figura del Comisario del Liquidador de Averías que es afín y actúa en el mismo campo está perfectamente diferenciada:

- El liquidador, tiene como misión determinar las cantidades que cada parte - buque, carga y flete – deberá contribuir en la avería, mientras que el comisario de averías se encarga de constatar el alcance de las pérdidas sufridas por el buque o las mercancías.

A su vez, hay que destacar que el Comisario de Averías no es un agente de la compañía de seguros, como mucha gente pueda pensar, sino que sus servicios son contratados por ésta, esto no quiere decir que deba actuar de forma que comprometa los servicios de su Principal, éste debe desarrollar su función con total independencia y objetividad. Así pues, sedebe a la ejecución de su profesión a la hora de emitir informes o certificados de averías no han de evitar verse influenciados por aquella sociedad que le requiere a la hora de realizar una inspección.

De hecho, los Comisarios de Averías no pueden ser representantes de empresas de transportes, ni de los productos que se transportan. Su actuación es un simple mandato, el nombramiento de un comisario recae sobre personas o entidades de prestigio y honradez profesional y comercial.



1.2.1 Función del Comisario de Averías

Como dicho anteriormente, del artículo 13 de la orden Ministerial de 10 de Julio de 1986, se desprende la función del Comisario de Averías.

Según dicho artículo, se entiende que su actuación consiste en reconocer y evaluar por si mismo mediante la ayuda de un perito en los casos en que su colaboración se precise, las mercancías (si es nombrado por los interesados en ella) o casco del buque (si quien solicita sus servicios es la compañía naviera) para apreciar y justificar los daños, comprobar el alcance de éstos y si es posible determinar la posible causa del siniestro.

Por todo ello, la actuación del Comisario de Averías debe ser objetiva, sin hacer apreciaciones que puedan comprometer los intereses de aquellos que contrataron sus servicios, ajustándose en todo momento a los siguientes parámetros:

- Sólida formación teórica y práctica: para poder determinar las causas, origen y extensión de los daños y evaluar los mismos.
- Buena fe en el desempeño de su profesión: debe actuar solo para la parte que le contrató, no para ambas salvo que estén de acuerdo.
- Imparcialidad y objetividad: Actuar con absoluta imparcialidad e independencia. Constatará los hechos y emitirá informes claros y precisos, evitando cualquier valoración subjetiva que comprometa a su mandante.

Un Comisario de Averías, en el ejercicio de sus funciones, debe actuar con total rigor y ateniéndose a las obligaciones que su cargo conlleva. Para ello es de mucha utilidad seguir una serie de principios o pautas de actuación para los diferentes supuestos con los que se pueda encontrar un Comisario de Averías.

1.2.2 Principios generales de actuación

El propósito de un Comisario de Averías Marítimo o de mercancías es determinar las causas de la pérdida o del daño y fijar con claridad el grado del mismo. El éxito de este objetivo depende de la experiencia y eficiencia, de la persona contratada. En el caso de daños, el Comisario a menudo necesita tener un conocimiento especial acerca de las características o propiedades de las mercancías que requieran inspección y estar familiarizado con cualquier tratamiento para minimizar la pérdida.

1.2.3 Uso alternativo para mercancías dañadas

Debe saberse que existe la posibilidad de que una mercancía dañada pueda tener un uso diferente a aquel por el cual fueron encargados.

Dicha posibilidad ha de ser considerada con cierta precaución, siempre que se fije el grado de la pérdida, para determinar la extensión de la depreciación.

1.2.4 Valoración de la depreciación

Una valoración de la depreciación puede ser requerida en un gran o pequeño cargamento, como por ejemplo de sacos de café, azúcar, cajas cuneras de fruta, etc. de la cual una gran proporción se haya visto dañada, si bien, una vez separados los sacos dañados del resto que se encuentran en buenas condiciones, se procede a contabilizar la mercancía, agrupando los sacos según el grado del daño, por ejemplo tanto sacos dañados en proporción del 50%, tantos en 30%, etc. Una valoración realizada de este modo (por la segregación de los paquetes) es preferible a cualquiera.

Para grandes cargamentos en mal estado, puede ser impracticable o antieconómico llevar a cabo una inspección del total. Por ejemplo; cuando se dispone de dos mil (2.000) sacos, se vieron dañados mil quinientos (1.500) por contacto de agua, una inspección del 10% podrá establecer la extensión del daño sobre ciento cincuenta (150) o dos cientos (200) sacos tomados al azar para su examen. Los sacos elegidos deber ser verdaderamente representativos del total y no solo el peor daño.

No es suficiente valorar la depreciación por la vía de promedio de la carga total, los sacos seleccionados deberán ser separados en diferentes categorías de daño, las asignaciones que varían según la extensión del daño en cada categoría pueden llegar a, por ejemplo:

- 70 sacos dañados 5%.
- 50 sacos dañados 7,5%.
- 30 sacos dañados 12%.
- 25 sacos dañados 20%.
- 10 sacos dañados 25%.

Este ejemplo ilustra la manera con la cual se logra una estimación justa del total del daño a partir de un examen parcial. Se debe recurrir a este arreglo únicamente cuando se pueda decir, sin vacilaciones, que es la mejor solución para todos.

1.2.5 Causa del daño desconocida

Cuando las circunstancias que dan lugar un daño o pérdida no son determinadas o no se saben al 100% la principal causa de éstas, no pueden realizarse juicios injustificados, aunque en algunos casos puede ser útil incluir una lista de posibilidades indicativas de la causa, por ejemplo “caja de cartón o mercancía mojada” o “manchas por un lado como si hubiera sido colocada sobre agua durante cierto tiempo”.

Cuando se produce rotura, ya sea, piezas rotas o partes de maquinaria y recipientes de cristal, que contienen productos alimenticios aplastados, se debe prestar atención a las condiciones externas de la caja y a la naturaleza de cualquier forma de embalaje interior o exterior.

No debe asumirse que por el hecho de que el exterior de la caja est en buen estado la manipulación haya sido correcta. Una caja puede caerse desde una altura considerable sin sufrir daños aparentes de cierta importancia.

Una breve descripción del tipo y cantidad, grosor y posición de material empleado, así como una correcta estiba y trincaje de la mercancía a transportar, puede ayudar a los asegurados u otros interesados a considerar si el embalaje fue adecuado.



1.3 Cumplimiento del Informe

La manera de redactar (extender) el Informe de un Comisario de Averías es de vital importancia, ya que asiduamente representa la evidencia más clara sobre la cual las diferentes partes y compañías de seguros ajenas a la escena de los hechos concurridos deben decidir el grado y extensión de sus responsabilidades.

Es por ello, que las decisiones expuestas deben servir a cualquiera como si de una fotografía se tratara, se debe prestar especial atención en describir si la pérdida o el daño es debido a:

- (1) Avería (derrame) ordinaria.
- (2) Pérdida ordinaria de peso o volumen.
- (3) Uso y desgaste ordinario.
- (4) Embalaje insuficiente o inadecuado (incluyendo estiba en contenedores).

El cumplimiento del informe incluye no solo (la incorporación) las evidencias físicas encontradas sino también una historia del movimiento de la carga a la cual se refiere.

Cuando un Comisario de Averías marítimo o de mercancías realiza una inspección, por cuenta de una compañía de seguros, representando a una firma concreta, el informe debe contener como mínimo, por este orden la siguiente información:

- A. Remitente (expedidor) y receptor.
- B. Descripción detallada del interés motivo de la intervención.
- C. Facturas comerciales.
- D. Tipo de embalajes y estiba.
- E. Medio de transporte.
- F. Transportistas sucesivos.
- G. Documentación de transporte.
- H. Inspección requerida por.
- I. Fecha / lugar de inspección.
- J. Descripción de los hechos.
- K. Extensión de los daños.
- L. Causa de los daños.
- M. Observaciones / Información adicional.

1.4 Mercancía dañada y contacto con otras mercancías

En el supuesto de que el Comisario de Averías certifique que las mercancías no son aptas para el consumo humano o recomiende que sean destruidas, es preciso asegurarse que el Comisario de Averías es la autoridad apropiada para hacer tal recomendación; no obstante, cabe mencionar que la decisión de la destrucción de una mercancía estará siempre sujeta a lo que dictamine el propietario de ésta.

Si bien, cuando el daño se deba al contacto con otras mercancías, tales como sacos manchados por aceite, el punto de origen de daño debe determinarse tan pronto como sea posible, así como, si el daño se originó antes de la carga.

Del mismo modo, las mercancías pueden ser infestadas por la presencia de insectos de otros productos (mercancías) o por insectos existentes en el vehículo porteador que transporta ésta, en estos casos, es deseable procurar identificar la plaga causante del daño junto con sus hábitos tales como migraciones de una carga a otra.

1.4.1 Descripción del daño

Deberá hacerse una descripción del daño y a ser posible, la causa del mismo. No es suficiente establecer la causa próxima e inmediata del daño; cuando sea posible se deberá especificar el cuándo y el cómo ocurrió éste.

Por ejemplo, la mojadura de una carga puede surgir por varias causas tales como contacto con agua directa de mar o agua dulce, por contacto con madera húmeda y algunas veces por condensación.

El procedimiento a seguir para alcanzar una conclusión sobre la naturaleza del daño es:

- a) Donde el daño es debido al contacto del agua de mar, cada averiguación que se haga irá encaminada a determinar cómo surgió, si por entrada de agua de mar en el interior del contenedor que lo transporta.
- b) Donde el daño es debido por agua dulce, no exudación, debe asegurarse si el resultado de dicho daño es debido por agua de lluvia.
- c) Cuando el daño ha sido causado por exudación, se ha de considerar si es debido a calor, ya sea causado por el desarrollo de insectos en la carga transportada, por la ventilación insuficiente debido a un clima caluroso o por la presencia de cargas con un alto contenido de humedad, por ejemplo, hortalizas, maderahúmeda.

No obstante, se debe destacar que existen muchos tipos de daños, así como:

- Por desplazamientos.
- Inadecuada estiba y trincaje.
- Exceso de velocidad del vehículo porteador que transporta la mercancía.
- Robo/Hurto.
- Accidente (vuelco del vehículo porteador).
- Pérdida del productor en alguna fase del transporte no determinada.

1.4.2 Empleo de expertos

Determinadas mercancías requieren ser examinadas por expertos. Debería apreciarse que si, por razones de la peculiar naturaleza del daño o por no estar familiarizado con la mercancía en cuestión, no es posible expresar una opinión con autoridad, se deberán dar los pasos necesarios, para consultar a alguien con conocimiento suficiente.

No es deseable nombrar como experto en una mercancía concreta a alguien que es un competidor en el comercio con el solicitante de la inspección, ni emplear como analista cualificado para encargarse del Informe de Averías requerido.

En múltiples ocasiones, cuando se emplean expertos en una determinada mercancía, no reflejan sus conocimientos. Por el contrario, en otras ocasiones las decisiones de dichos expertos hacen aumentar o



disminuir el valor de los Informes de Averías, puesto que éstos aportan información adicional determinante sobre el daño de la mercancía, al objeto de saber si ésta puede ser aprovechable, comercializable o en caso contrario tener que ser destruida.

1.4.3 Extensión de la pérdida

No siempre es fácil inspeccionar una mercancía o artículo y poder alcanzar una conclusión verídicamente correcta, así como, determinar la extensión el daño o en cuyo caso su pérdida.

Una mercancía o artículo dañado puede ser restaurado a su condición original reemplazando la parte dañada por una nueva, proporcionada por el fabricante.

Si un artículo carece de valor por estar deteriorado, es probable que sea buscado un potencial comprador que esté interesado en éste, al objeto de minimizar los gastos comprendidos a una posible reclamación de éstos.

1.5 Inspección completa

Se debe tener mucho cuidado en no declarar mercancías como defectuosas cuando en realidad están en buen estado. Por ejemplo, en algunas ocasiones puede haber mercancías que por contacto con agua sean apiladas unas encima de otras, en el caso de las frutas, no teniendo porque estar la mercancía apilada afectada. Siendo posteriormente cuando toda la mercancía en cuestión empieza a deteriorarse.

En estos casos, antes de realizarse dicha acción, al Comisario de Averías se le debe mostrar el número determinado de mercancía en mal estado y tras examinarse ésta, se le pide una apreciación determinada, al objeto de averiguar si dicha mercancía puede ser reaprovechable, si bien, el Comisario de Averías, siempre dará una opinión en función de lo que él crea y constante durante la inspección. No obstante, el propietario de la mercancía o firma receptora siempre tendrá la última palabra, al decidir si dicha mercancía puede ser rentabilizable, si bien, el Comisario de Averías siempre deberá contabilizar en su Informe de Averías lo que éste piensa y lo que el propietario o firma receptora de la mercancía decide qué hacer con ésta.

1.5.1 Marcas, embalajes, trincajes y estibas

Un Informe de Averías deberá siempre, en todo momento, proveer detalles del total del cargamento, marcas, números, etc. incluso aunque sólo se haya inspeccionado parte de la mercancía.

Si los bultos que transportan la mercancía poseen marcas identificativas, número de paquetes, deberá incorporarse en el Informe de Averías.



Figura 3. Marcas iconográficas. Fuente: Blog artes visuales.

Asimismo, deberá definirse como dicha mercancía venía transportada ya sea en el interior de envases comerciales, los cuales a su vez venía transportadas en cajas de cartón corrugado o cajas metálicas.

En cuanto al embalaje, dicho concepto conlleva ciertas particularidades, las cuales deberán reflejarse en el Informe de Averías,

Al examinarse el embalaje, se debe considerar la posibilidad de qué causa contribuye a la pérdida o daño; por ejemplo, la mercancía se puede ver afectada por humedad o por materiales empleados si éstos están húmedos.

En el caso de la fruta y otras mercancías, éstas pueden verse afectadas por estar contenidas en contenedores o vehículos porteadores que tengan pequeños orificios que filtren el agua del mar o la lluvia, de la misma manera, ciertos cargamentos necesitan ventilación y las cajas no permitan la ventilación, desarrollando humedad que luego puede transmitirse a los contenidos, por lo que un correcto embalaje que no permita la entrada de humedad es vital para evitar futuros daños.

Si bien, se debe tener especial cuidado en no atribuir una pérdida a la insuficiente o inadecuación del embalaje a menos que sea la única causa.

Por ejemplo, mientras la frágil naturaleza del embalaje puede contribuir a la causa de cualquier pérdida o daño, la pérdida por un embalaje deliberadamente roto para robar debe atribuirse a robo o hurto, añadiéndose datos relativos a la naturaleza de éste.



Figura 4. Embalaje de film de plástico retráctil. Fuente; Embamat.

Por otro lado, la estiba y trincaje de las mercancías es vital para que éstas lleguen a las instalaciones de las firmas receptoras en las mejores condiciones, puesto que la carencia de espacios por ejemplo entre pallets o cajas de cartón corrugado, puede provocar que se produzcan desplazamientos, teniendo como consecuencia que la mercancía transportada caiga una encima de la otra, provocándose aplastamientos y deformaciones.

Las principales fuentes de estiba y trincaje en vehículos portadores suelen ser flejes de plástico o fibra que sujetan a la mercancía, así como, barras metálicas laterales para que la mercancía no se desplace.



Figura 5. Ejemplo de trincaje mediante flejes de plástico en cajas de cartón corrugado. Fuente: Embamat.

1.6 Test para agua salada

Cuando los daños en la carga han sido producidos por la acción del agua resulta importante distinguir si el agua que los ha ocasionado, es debido a agua de mar (mal sellado de escotillas, golpe de mar, etc.) o bien, el agua dulce (condensaciones, acción de la lluvia, etc.).

Es aquí donde resulta fundamental la prueba del nitrato de plata en presencia de cloruro de sodio (sal), la cual reacciona generando cloruro de plata (ClAg) y nitrato de sodio (NaNO_3).

Puesto que el cloruro de plata resulta ser una sal no soluble en agua, precipita formando una capa blanquecina fácilmente visible, cuando la mercancía es transportada en contenedores y cuyo daño es consecuencia de mojaduras, es indispensable realizar dicha prueba, al objeto de determinar quién puede ser el culpable real: la compañía naviera o la firma transportista que realiza la fase de transporte terrestre.



Figura 6. Mercancía afectada por agua de mar (Test de Cloruros)Fuente: Propia.

Por otro lado, una vez efectuemos dicho test, en el caso que resulte que la mercancía ha sido afectada debido a agua de mar (el líquido del cloruro de nitrato de plata será de un color blanquecino) en caso contrario, estará contaminado por agua dulce, el cual dicho líquido tendría un aspecto transparente, no reaccionaría.

Por este motivo todo Comisario de Averías debe utilizar en sus inspecciones la prueba del nitrato de plata, al objeto de ofrecer unos dictámenes precisos y concluyentes; así como, de ayuda para determinar la extensión y causa de los daños.

1.7 Robo y/o hurto

Generalmente, se piensa que cuando se realiza un Informe de Averías por robo o hurto, no solo puede la póliza de seguros tener un periodo de cobertura limitado, sino también que varios porteadores, almacenistas u otros depositarios, pueden estar relacionados en la cuestión de responsabilidad por la pérdida.

De ser posible, se ha de establecer el cómo, el cuándo y el dónde se perpetró el robo, incluso si esta información no se puede dar con un grado de certeza, el Informe de Averías debe establecer detalles de los documentos dado al tiempo de transferir la carga de la custodia del porteador al consignatario y



si es posible, también entre cualquier porteador anterior, como ayuda para identificar el momento en que se presume que ocurrió la pérdida o el daño.

Por ejemplo, si un Conocimiento de embarque limpio (B/L), conocimiento aéreo emitida, es “prima facie” evidencia de la apariencia externa de la carga al tiempo de embarque, mientras que un documento sucio al tiempo de descarga es indicativo de pérdida ocurrida antes o durante de ese momento.

La condición externa del embalaje, particularmente si hay merma, debe ser completamente descrita. En ocasiones un examen detenido del embalaje revela evidencias de robo, que deben ser examinadas y descritas.

Por otro lado, si el alegado robo o hurto se produce del interior de un vehículo porteador en algún área de servicio se deberá inspeccionar dicho lugar, al objeto de determinar lo siguiente:

- Motivo por el cual estacionó en el lugar del robo.
- ¿Estaba vigilado (cámaras de vigilancia, personal de seguridad, zona delimitada por vallas, etc.)?
- ¿Estaba bien iluminado?
- ¿Era una zona asfaltada, se trataba de un área de servicio o de descanso?



Figura 7. Lugar de estacionamiento con protección. Fuente: Grupo Control.

Si bien, siempre se deberá intentar preguntar a los cuerpos de seguridad de la zona, así como de personal que trabaje cerca del lugar del robo, si el día del robo observaron algún fenómeno extraño, más afluencia de vehículos solitarios, tránsito de vehículos en fechas anteriores, etc.

Asimismo, cabe indicar que existe la página web IRU, la cual nos puede indicar zonas de estacionamiento seguro, en las cuales si en dichos lugares se produce un robo, no se podrá decir en el Informe de Averías, que el conductor del vehículo porteador estacionó en un lugar inadecuado.

1.8 Mercancías no identificables

Las dificultades aparecen cuando la carga no se puede identificar por una inicial falta de marcas que las distingan, o éstas se han perdido.

Una falta inicial de marcas que la distingan puede surgir con una mercancía como el azúcar, cemento, etc. las cuales pueden comprender por ejemplo, 20.000 sacos de la marca A, sin submarcas, mientras que puede haber un número de consignatarios que esperan recibir un número de sacos de cargamento determinado.

Se debe evitar que todo el daño lo sufra un solo destinatario, por tanto, se repartirá a "pro rata" entre todos.

Otro problema es que en un puerto se reciba un número de sacos mayor al que se había pactado en un principio y en otro uno menor. En estos casos el Comisario de Averías debe examinar los conocimientos de embarque y preguntar al agente del buque. Todo ello debe quedar reflejado en el Informe de Averías, junto con la solución a la que sea posible llegar.



Capítulo 2. Regulación Jurídica del Comisario de Averías

2.1 Regulación Jurídica

La actual regulación del comisario de Averías se contiene en el Orden de 10 de Julio de 1986¹ por la que se regula la actividad de los Peritos Tasadores de Seguros, Comisarios y Liquidadores de averías

Dicha orden de 1986 establece en sus dos primeros artículos que para que el ministerio de Economía y Hacienda pueda ejercer control sobre los Comisarios de averías, creándose un Registro Especial de Peritos, Tasadores de Seguros, Comisarios de Averías y Liquidadores^(2y 3), dividiéndose en tres secciones:

- Sección Primera: Relativa a Peritos Tasadores.
- Sección Segunda: Relativa a Comisarios de Averías.
- Sección Tercera: Relativa a Liquidadores de Averías.

Cabe reseñar que el comisario de Averías puede ser persona física o jurídica, en cuanto al caso de persona jurídicas, si la actividad se desarrollara por una sociedad, ésta debe tener como único objeto social la peritación de seguros, comisariado o liquidación, o las tres a la vez.

La documentación que debe acompañar a la solicitud de inscripción en el Registro especial dirigida al Ministerio de Economía y Hacienda, se componen por:

- a) Copia autentica de la escritura de constitución y de los estatutos sociales, si no estuvieran contenidos en ella.

1 Publicada en la B.O.E. No. 183, de 1 de agosto, corrección de errores B.O.E. No. 226, de 20 de septiembre.

2 Dicha Orden Ministerial ha sido declarada nula de pleno derecho por Sentencia del Tribunal Supremo de 24 de enero de 1989, en recurso contencioso-administrativo No. 374/1986 promovido por el Consejero General de Colegios Oficiales de Peritos e Ingenieros Técnicos Industriales Contra dicha Orden.

3 Los fundamentos de derecho invocados en la precipitada resolución Judicial aluden a aspectos legales y formales que hacen prever que la futura regulación material de la actividad de Comisariado de Averías por parte del Ministerio de Economía y Hacienda, no se distancie excesivamente del perfil legal previsto, sobre la figura del Comisario de Averías en la O.M. de 10 de julio de 1986.

- b) Certificación expedida por el secretario de la sociedad, con el visto bueno del presidente, relativo a la relación nominal de socios de la misma y grado de participación económica de cada uno en la sociedad.
- c) Relación de administradores, directores, gerentes y apoderados.
- d) Documentación acreditativa de que el director técnico de la sociedad se halla en posesión del título de Perito Tasador de seguros, Comisario de Averías o Liquidador de Averías, en cada caso, y figura inscrito en El Registro Especial.
- e) Justificación documental bastante de la inscripción en el Registro Mercantil de los documentos a que se refieren los apartados anteriores.
- f) Las sociedades cuyo objeto social sea el Comisario de Averías deberá aportar memoria explicativa detallada de la organización que servirá de base para la prestación de los servicios, con especificación de los medios materiales y descripción de la cualificación de los empleados y colaboradores.

No obstante, si quien desarrolla la actividad del comisario es una persona física, el título que le permite desarrollar la misma será expedido por el Ministerio de Economía y Hacienda. Para ello el solicitante debe reunir los requisitos recogidos en el artículo 15, en el Registro Especial, como son:

- a) Ser español o nacional de un Estado miembro de la Comunidad Europea.
- b) No hallarse inhabilitado para el ejercicio de la profesión.
- c) Estar en posesión de un título de diplomado o licenciado universitario o de un título de grados medio o superior de los regulados en el Decreto 148/1969, de 13 de Febrero, sobre enseñanzas Técnicas y asimilados.
- d) Haber superado el periodo de formación en teoría general y legislación en Seguros de transportes, así como en Comisariado de Averías. En su defecto acreditar haber efectuado un periodo de prácticas no inferior a cinco años con un Comisariado de Averías inscrito en el Registro Especial.
- e) Justificar fehacientemente disponer de local abierto al público y de medios personales y materiales para el correcto y completo cumplimiento de todas las funciones para las que está habilitado a desempeñar el comisario.

A continuación se enumerará la siguiente documentación a presentar al Ministerio de Economía y Hacienda (Dirección General de Seguros), éstos son:

- A. Original fotocopia legalizada del D.N.I. o pasaporte en vigor, si se tratase de súbdito extranjero.
- B. Declaración solemne de no haber sido inhabilitado para el ejercicio de la profesión.
- C. Original o fotocopia legalizada de título de diplomado, licenciado o equivalente.
- D. Diploma o certificación acreditativa de la superación del curso de la formación o, en su defecto, de la realización del periodo de prácticas.
- E. Memoria explicativa detallada y documentada de la organización que servirá de base para la prestación de los servicios, con especificación de los materiales y descripción de la calificación profesional de los empleados y colaboradores.



2.2 Ejercicio de la actividad e incompatibilidades

Una vez dada una resolución favorable, por parte de la administración e inscripción en el Registro Especial. La persona física o jurídica que posea dicho título, ya podrá ejercer la actividad de Comisario de Averías.

No obstante, si tenemos en cuenta los artículos 12 y 20 del registro especial, se recogen incompatibilidades que pueden afectar a los Comisarios de Averías, haciendo que incluso no puedan ejercer su profesión por mucho que los requisitos cumplidos en los apartados anteriores se cumplan.

El artículo 20 dice que la actividad del Comisario de Averías es incompatible con las de los armadores, consignatarios de buques, agente de aduanas y transporte o comercio marítimo, terrestre, fluvial o aéreo.

Por otro lado el artículo 12 recoge las siguientes incompatibilidades, como las siguientes:

- A. El ejercicio de la profesión de agente, subagente, corredor de seguros y reaseguros.
- B. Las actividades de construcción y reconstrucción de bienes susceptibles de ser objeto de un contrato de seguro en el ámbito de los ramos de transportes.
- C. Todo y que hablando en concreto, de los Comisarios de Averías Independientes, no se podrá actuar como Comisarios de Averías terceros las siguientes personas:
- D. Las que ostenten cargos de administradores, delegados, directores generales, gerentes, apoderados o ejerzan bajo cualquier otro título la dirección de una entidad aseguradora o reaseguradora.
- E. Los profesionales o empleados que ejerzan el Comisariado de Averías en exclusiva para una entidad aseguradora acreditada en el momento de su inscripción mediante el correspondiente certificado de suficiencia.
- F. Las sociedades de Comisariado de Averías cuyo socio mayoritario, directa o indirectamente, sea una entidad aseguradora o algunas de las personas dichas con anterioridad en el apartado A.

2.3 Responsabilidades del Comisario de Averías

Durante el desempeño de las funciones de un Comisario de Averías puede incurrirse en responsabilidades desde el punto de vista civil, penal y administración.

Dentro del ámbito del comisario de Averías, se encuentran tres tipos de responsabilidades, a tener en cuenta, como son:

a) Responsabilidad Civil:

Ésta viene de la relación contractual mantenida con la persona que precisa de los servicios del Comisario de Averías, se debe distinguir la responsabilidad derivada directamente del contrato y extracontractual. La primera de ellas, la contractual, es la derivada del mandato o comisión mercantil. En cuanto a la extracontractual, se sintetiza en la siguiente idea: “Quien por su acción u omisión causa daños a otra persona, interviniendo culpa o negligencia, deberá reparar el daño que causó”.

b) Responsabilidad Penal

El Comisario de Averías es responsable penalmente como cualquier ciudadano en base al artículo 12 del Código penal⁴ y además en función de su actividad, siendo responsable de la apropiación indebida tipificada en el artículo 535⁵ del Código Penal y del descubrimiento y revelación de secretos, encontrándose éstos en los artículos datados del 497 a 499 del Código penal.

A su vez, tal y como se refleja en artículo 19 del código penal: “Toda persona responsable criminalmente de un delito o falta lo es también civilmente. Subsistiendo esta última aún cuando sea absuelto de la penal”

c) Responsabilidad Administrativa

Si un Comisario de Averías se ve envuelto en alguna de las dos responsabilidades dichas con anterioridad, incurrirá también en la responsabilidad administrativa.

Previamente a la imposición de sanción administrativa es necesario que el Ministerio de Economía y Hacienda inicie la instrucción de un expediente con audiencia de los interesados y sujetándose al procedimiento legalmente establecido.

- Faltas leves: Apercibimiento y multa hasta los 600,- Euros.
- Faltas Graves: Multas desde los 600,- Euros hasta 3.000,- Euros.
- Faltas Muy Graves: Multas desde los 3.000,- Euros hasta los 12.000,- Euros.
Aplicándose a su vez, la suspensión, destitución.

La figura del Comisario de Averías encuentra ciertas raíces antecedentes en el transporte de mercancías por vía marítima en el siglo XIII. Aunque los protagonistas resultan francamente distintos, no así algunas de las actividades.

En efecto, en los buques de aquellos siglos, los mercaderes se embarcaban a fin de controlar, vigilar e intervenir en la toma de decisiones relativas a la cargas de su propiedad. Posteriormente, reinando Jaime I, se reguló la obligatoriedad de que un escribano embarcado llevara el libro de carga. Su intervención constituía el imprescindible soporte legal ante situaciones de temporales, daños, inspecciones de mercancías

De manera reiterada se halla la mencionada obligación en normativas de los siguientes siglos como las Ordenanzas de Barcelona de 1435 y 1458, las de Burgos de 1537 y las de Sevilla de 1555. En el siglo XIX se promulgó el Código de Comercio que contempla determinados aspectos en relación con los Comisarios de Averías, como se verá.

4 El artículo 12 dice así: “*Son responsables criminalmente de los delitos y faltas: los autores, los cómplices y los encubridores*”. Por delito o falta, según el artículo 1 del Código Penal, se entiende cualquier acción u omisión dolosa o culposa penadas por la ley.

5 Este artículo describe el delito como “*la apropiación, en perjuicio de otro, efectos o cualquier otra cosa que hubieren recibido en depósito, comisión o administración, o por título que produzca obligación de entregarlos o devolverlos, o negaren haberlos recibido*”.



Capítulo 3. Fletado Marítimo

3.1 Flete Marítimo Internacional

El transporte marítimo es el concepto de costo más importante en el transporte internacional marítimo, este tipo de transporte de mercancías es ampliamente usado en todo tipo de industrias, como por ejemplo: para el transporte de alimentos y bebidas, en el sector de la construcción, en la industria automotriz, aeroespacial, moda, petróleo y energía, si bien, dentro de este mundo, el flete marítimo es el precio del transporte marítimo o más bien dicho, del servicio de utilización de un buque, de transportar un contenedor, desde un puerto a otro, independientemente del tipo de contenedor del que se trate.

En el influyen una amplia gama de factores y características, ya sea por la naturaleza de la mercancía transportada junto con sus características, rapidez con la que se quiera llegar a destino, factor de estiba, en relación al espacio (m3) con el peso TM (Tonelada Métrica) que se ocupe en bodega, así como los gastos portuarios considerando todas sus fases:

- Carga o embarque en el puerto de origen.
- Estiba.
- Transporte.
- Desestiba.
- Desembarque en el Puerto de destino.

Asimismo, dichos conceptos no son los únicos que determinan el precio final de un flete, si bien, podríamos decir que son precios fijos, los cuales varían en función del puerto de origen y destino en el que se embarca y desembarca los contenedores, no obstante, el flete marítimo de una puerto a otro, sí que varía en función del tiempo y fluctúa según la oferta y la demanda de las distintas rutas de comercio Internacional, por lo que la duración de éstas no siempre determinan su coste.

Por ejemplo, el precio de los fletes marítimos a Shanghái (China) desde las terminales portuaria españolas es actualmente más barato que exportar a Turquía, así como, es más barato exportar desde el Puerto de Valencia o Barcelona (España), que si se importara desde Shanghái (China) a una de estas dos terminales.

El motivo por el que es más barato transportar a nivel internacional desde España a China que viceversa es que el objetivo de las compañías navieras es tener fletes baratos para poder devolver llenos los contenedores a China, que es donde realmente hay mayor demanda de transporte marítimo de contenedores (si no hay carga deben devolverlos vacíos).

Para poder realizar una comparativa de precios para exportar o importar con origen o destino en España, se puede utilizar diferentes buscadores de tarifas de transporte Internacional de contenedores, como (Icontainers - <http://www.icontainers.com>).

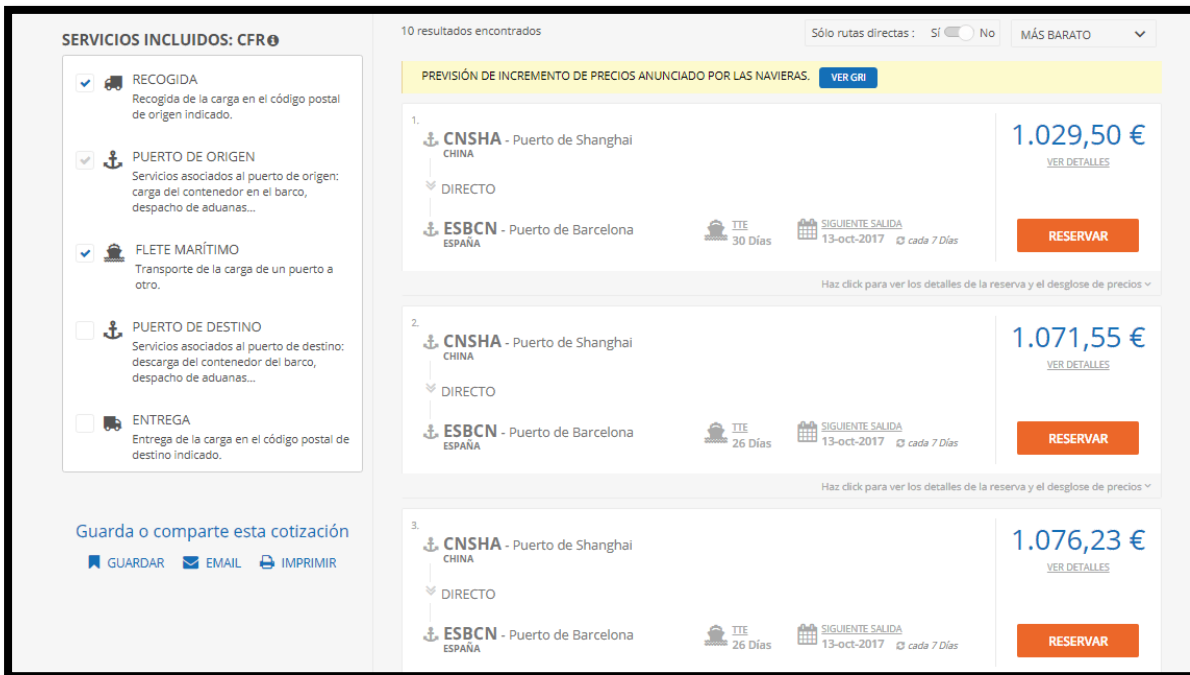


Figura 8. Comparativa de precios del fletado de 1 contenedor desde Shanghái (China) a Barcelona. Fuente: <http://www.icontainers.com>).

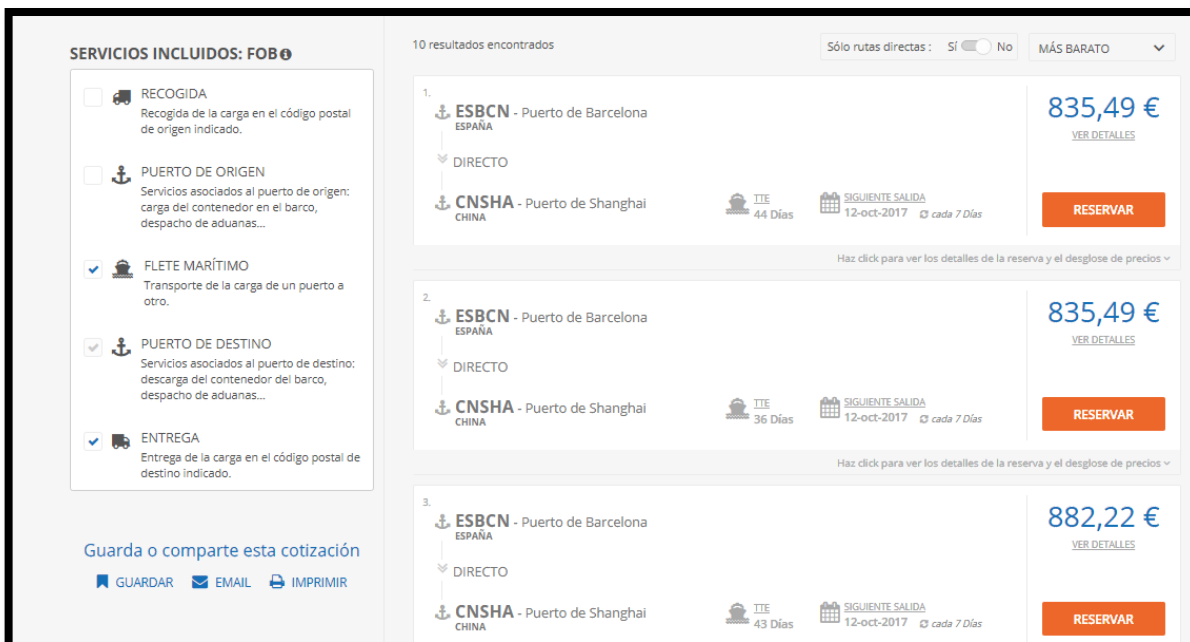


Figura 9. Comparativa de precios del fletado de 1 contenedor desde Barcelona a Shanghái (China). Fuente: <http://www.icontainers.com>).



Tener un flete marítimo barato es un factor imprescindible, pero también se ha de tener en cuenta el coste del transporte terrestre que dependiendo de la terminal de la que se trate, puede ser determinante en el coste total del transporte Internacional.

Las empresas de transportes Internacionales trabajan con muchas rutas con flete marítimo desde los puertos de Barcelona, Valencia y Algeciras principalmente a China, Japón y resto de Sudeste Asiático así como fletes marítimos baratos a puertos de América (Estados Unidos, México, Brasil, Colombia, Argentina, etc.) y los principales de África (Sudáfrica, Ghana y Guinea).

No obstante, el coste del flete marítimo en los últimos tiempos ha descendido a límites insospechados, ya que debido a la fuerte competencia entre compañías para incrementar su bolsa de clientes y ser más competitivos que los demás, han bajado el precio de éstos, provocando que algunas compañías navieras, como es el caso de Hanjin, acabaran en quiebra, al no poder afrontar los pagos de sus acreedores, ya que si se ofrece doscientos (200) dólares por el transporte de un contenedor desde una terminal a otra, pero el precio total de dicho transporte es superior al ofrecido, al fin y al cabo no es rentable.

3.2 Tarifas y recargos del flete marítimo internacional

Generalmente las tarifas del flete y los conceptos incluidos en ellas, los mencionados en el apartado anterior son determinados y estipulados por el porteador y el usuario en contrato de transporte marítimo, cuyas condiciones pueden pactarse de la siguiente manera, como sigue:

Transporte Marítimo de “Puerto a Puerto”

Esta es la condición central de las tarifas de los fletes marítimos básicos. Al haberse convertido el contenedor en la unidad de carga, se ha simplificado y se cobra al usuario que embarca un contenedor de carga completa (F.C.L) un nivel de flete marítimo básico por contenedor (F.C.L) aplicable a las clase correspondiente a la mercadería, en lugar de hacerlo por toneladas de carga dentro del contenedor, si bien, en este tipo de condición puede incorporar consigo a tres (3) o cinco (5) partes implicadas, las cuales corresponderían a:

- Una tarifa de tres (3) partes incorpora al flete marítimo y a los gastos correspondientes a las terminales de origen y destino; flete terrestre (en origen) + flete marítimo + flete terrestre (en destino).
- Una tarifa de cinco (5) partes incorporaría: flete terrestre (en origen) + gastos de terminal (puerto de embarque) + flete marítimo + gastos de terminal (puerto de descarga) + flete terrestre (en destino).

El usuario tiene en todo momento la opción de excluir las porciones terrestres, en cuyo caso el porteador no cobra nada por el transporte terrestre. Sin embargo, el porteador controlará siempre la movilización por el terminal portuario, por lo que los gastos de terminal no son opcionales.

Transporte marítimo de “Puerto a Puerta”

A diferencia de las condiciones interpuestas en el “Transporte marítimo de Puerto a Puerto”, aquí se excluye del flete que cobra el porteador, el flete terrestre en origen y los gastos de terminal en el puerto de embarque.

Transporte marítimo de “Puerta a Puerta”

Se excluyen del flete que cobra el porteador los gastos correspondientes de la terminal en el puerto de descarga y el del flete terrestre en destino.

Como mencionado, en el apartado anterior, el flete comprende una amplia gama de factores, que pueden variar el precio final de éste, asimismo, una de estas variables que se escapa del control de las navieras, así como, el componente más importante el cual no ha sido mencionado es el precio del combustible y sus fluctuaciones de los tipos de cambio, dicho concepto puede provocar que el precio de un flete para un contenedor contemple diferentes precios de un día a otro.

Para poder hacernos una idea, si una línea europea de transporte marítimo acepta una tarifa de flete expresada en dólares de USA, el movimiento del tipo de cambio del dólar en relación con el euro repercutirá en el resultado final. Para evitar tener que especular fluctuaciones del precio del combustible o de las divisas, generalmente, los contratos de flete permiten ajustes de precio cuando hay cambios monetarios elevados.

Los recargos debidos a ajustes en el precio del combustible se denominan recargo de combustible (*BS: Bunker Surcharge*) o factor de ajuste de combustible (*BAF: Bunker Adjustment Factor*). Se aplican generalmente como una cantidad por contenedor.

Se ha de tener en cuenta también, que un recargo debido a fluctuaciones de los cambios en el precio de combustible es denominado factor de ajuste de divisas (*CAF: CurrencyAdjustment Factor*) expresado como un porcentaje del flete total.

El recargo de combustible o factor de ajuste de combustible son aplicables a tarifas de transporte marítimo de flete básico. No obstante, el coste correspondiente al factor de ajuste de divisas se suma al montante final correspondiente a los conceptos BAF o BS.

Los contratos pueden prever también recargos cuando cambian otros costos, como las tarifas portuarias o los peajes en vías marítimas o canales.

El riesgo de guerra es un otra posible causa de recargo en los flete; los armadores pasan al cliente el recargo de las pólizas de seguros de buques que operan en rutas comerciales consideradas difíciles o peligrosas, como son los países del Golfo Árabe y Africanos. Estos costes imprevistos se deben a fuerza mayor y pueden transmitirse a los expedidores o consignatarios, siendo generalmente una tarifa uniforme por contenedor.

Las tarifas de los fletes tienen gran importancia en los países productores, pongamos un ejemplo, en referencia al transporte de café, para el tostador el coste real del café es el precio "descargado en la planta tostadora". Si se usan para el mismo fin cafés comprados en el país X y en el país Y, las dos calidades son sustituibles y por consiguiente deberían tener un precio idéntico.



Si por ejemplo, el flete desde el país “X” es 1 ct/lb superior al flete desde el “Y”, el precio que pedirá el país “X” deberá ser 1 ct/lb (Contenedor/Libra) inferior para que se mantenga el coste descargado, y si las tarifas de los fletes desde el país “Y” disminuyen el diferencial para este café, eventualmente aumentará de modo proporcional.

Las tarifas de los fletes fluctúan continuamente y también son negociables. Es muy probable que diferentes empresas apliquen tipos diferentes de tarifas durante el mismo período, por lo que no tiene sentido citar los precios actuales en el presente Proyecto. Es mucho más importante tener una idea sólida de los principios generales que rigen los fletes.

El Comité de Logística de la Federación Europea del Café (CEF) por lo tanto se reúne periódicamente con las líneas navieras de importancia en el transporte de café a fin de revisar asuntos de interés mutuo, incluyendo cambios en la producción y la demanda del café, eventos portuarios tanto en los países de origen como en los de destino, cuestiones técnicas y físicas (tales como la higiene y la seguridad de los alimentos) y otros tópicos relacionados a la logística del café y a los niveles de servicio. Sin embargo, debido a la inminente discontinuación (Octubre 2008) de las exenciones en bloque por reglamentos antimonopolio de las líneas de conferencia, los viejos contactos tradicionales entre el Comité de Logística de la CEF y las Líneas de Conferencia han perdido mucho de su importancia.

A tenor de todo lo anterior, debemos saber que no solo los recargos mencionados con anterioridad existen en el mundo del fletado marítimo, los cuales aumentan el precio final del transporte de mercancías, sino que existe una gran variedad en función de diferentes conceptos, como emergencias, tránsito por canales, medio ambientales, etc., los cuales se subdividen en los conceptos, como sigue:

Recargos por motivos de emergencias:

- **EBS (Emergency Bunker Surcharge) / BRC (Bunker Recovery Cost) / BUC (Bunker Contribution)**
Se trata de un recargo de “emergencia” relacionado con el combustible, generalmente las compañías navieras se lo reservan en caso de que de necesitar cubrir gastos extras relacionados con este concepto.
- **GRI (General Rate Increase)/ GRR (General Rate Restoration) / ERR (Emergency Rate Restoration)**
Recargos de “emergencia”, aplicados por las líneas para recuperar los niveles de los fletes.
- **SCT (Suez Canal Transit)**
Recargo aplicable a mercancías que transitan a través del Canal de Suez.
- **PCS (Panamá Canal Surcharge)**
Tasa o recargo que aplican las compañías navieras a mercancías que han de transitar a través del Canal de Panamá.
- **Adén (Aden Gulf Surcharge)**
Este recargo es utilizado, en caso de sufrir ataques de piratería en el Golfo de Adén a buques que transiten por dicho lugar, puesto que en dicho Golfo, se sitúa unos de los mayores puntos, donde se registran asaltos a embarcaciones del tipo “Porta contenedores”.

- **CSF (Carrier Security Fee) / SEC (Security Surcharge)**

Recargo por vigilancia de contenedores en las terminales, la cual se cobra siempre en los puertos.

Recargos temporales:

- **WRS (War Risk Surcharge)**

Este tipo de recargo, generalmente es aplicable en aquellas rutas por la que deba navegar un buque y se encuentren en conflicto bélico o en su caso, con un alto índice de riesgo de que se declare.

- **WS (Winter Surcharge)**

Recargo aplicable durante las épocas de invierno, al objeto de cubrir posible gastos por demoras al no poder acceder a éstos y no presentarse en la fecha acordada entre todas las parte implicadas.

- **Port Congestion**

Recargos aplicables por las compañías marítimas, debido a congestiones en puertos y tiempo de inactividad de buques, para cubrir pérdidas.

Asimismo, también puede resultar aplicable en caso de congestión producida por conflictos laborales, como por ejemplo podría ser el caso de los estibadores en España.

- **PSS (Peak Season Surcharge)**

Recargos aplicados por la compañías navieras durante la temporada de alto tránsito marítimo, cobrando cierta importancia en este apartado, el Año nuevo Chino, el cual las importaciones provenientes desde China, se suele aplicar dicho concepto desde varias semanas antes de dicha celebración y hasta varias semanas tras su finalización.

- **THC (Terminal Handling Charge)**

Consiste en una suma fija por contenedor que el porteador cobra al usuario, usualmente como un recargo al flete marítimo.

Recargos según características de la mercancía o su origen/destino:

- **OWS (Overweight Surcharge)**

Aplicable al transporte de contenedores, considerados pesados. Se aplica normalmente a los contenedores de 20' y cuyo importe es decido por cada compañía naviera.

- **OOG (Out of Gauge)**

De aplicación para cargas que superan las dimensiones de un contenedor estándar, ya sea por su anchura y/o altura, siendo principalmente de aplicación a contenedores de tipo Open top y Flat rack.



- **SEP (Special Equipment Surcharge)**

Recargos que se incorporan al flete de los contenedores estándar tipo “dry”, generalmente es aplicable a contenedores Open Top y Flat rack.

- **ICD (Inland Container Depot)**

Conocidos en el mundo marítimo como “Puerto seco”, los ICD son depósitos equipados para la manipulación y almacenamiento temporal de mercancía.

El uso de éstos es muy habitual en países como China e India, permite a los clientes de las zonas del interior de estos países, que se encuentran alejados del puerto, realizar servicios portuarios de forma cómoda y rápida, y en un área cercana a sus propias instalaciones.

- **IMO (International Maritime Organization)**

Aplicativo a todos aquellos embarques de mercancía consideradas peligrosas, ya sea para el medio ambiente o para personas.

- **CDD (Cargo Data Declaration)/ ENS (Entry Summary Declaration)**

Son los recargos correspondientes a la presentación de declaraciones de los detalles del embarque para cualquier tipo de mercancía con destino la Unión Europea.

- **AMS (Automated Manifest System)**

Sistema de control y autorización previa de mercancías con destino a los Estados Unidos de América o en su caso, con trasbordos a realizar en dicho país.

Así, el “AMS” se refiere al recargo correspondiente por presentación electrónica de la declaración a las autoridades Americanas. Sin dicha autorización previa, no puede ser embarcada una mercancía, independientemente de cual sea esta.

3.3 Documentación de transporte

3.3.1 ¿Qué es el Bill of Lading?

El Bill of lading corresponde al término en Castellano Conocimiento de Embarque marítimo, el cual es un documento de transporte marítimo “puerto a puerto” que cumple con las siguientes funciones y características, como sigue:

- Es un recibo de las mercancías embarcadas y certifica el estado en que éstas se encuentran.
- Prueba la existencia del Contrato de Transporte, cuyas condiciones suelen figurar al dorso.
- Acredita el título de propiedad de la carga transportada a favor de su legítimo transportador y mediante el cual y exclusivamente se tiene derecho a recibir en el puerto de destino la mercancía.
- Es negociable y admitido como título de crédito por los bancos en los créditos documentarios.

Normalmente, se emiten tres copias no negociables (Non Negotiable) y tres originales, siendo cualquiera de éstos suficientes para reclamar la mercancía contenida en los contenedores; este punto conlleva un tema de cierta importancia, para las formas de pago que se basan en la documentación y su presentación.

K&K GLOBAL LLC		ORIGINAL BILL OF LADING																																																								
SHIPPER		REFERENCE NO.	CARRIER BOOKING NO.																																																							
CONTAINER - (NOT NEGOTIABLE UNLESS COMBINED TO ORDER)		REPORT REFERENCES																																																								
NOTIFY PARTY		FORWARDING AGENT - Reference																																																								
PIER		POINT AND COUNTRY OF ORIGIN																																																								
VESSEL AND VOYAGE NUMBER		ALSO NOTIFY - ROUTING INSTRUCTIONS																																																								
PORT OF DISCHARGE		PLACE OF RECEIPT BY PRE-CARRIER	RELEASE AGENT																																																							
Freight & No./Container		DESCRIPTION OF Cargo	Gross Weight Measurement																																																							
TBA: 1	1X20DRY	CONTAINER SLAC: 1 UNIT MACHINERY	20000.00L 9071.94K																																																							
FREIGHT PREPAID																																																										
<p>SHIPPER DECLARED VALUE: \$ - a further limitation of liability does not apply and the value hereon will be changed. No value shall be deemed declared unless specifically indicated in writing by the carrier or his agent on the face of this bill and when freight is paid.</p> <p>THE SEW PROVISIONS FOR CASE OF DAMAGE TO OR LOSS OF GOODS UNDER THIS BILL OF LADING, including third party proceedings for claims involving several defendants, shall be governed, except as herein otherwise provided, by the law and jurisdiction of the port of the place where the carrier has specified above has registered office, which is:</p> <p>Notwithstanding to whomsoever the cargo is consigned, the carrier shall be liable to the extent specified above, for damage to or loss of cargo, subject to all the limitations, conditions and exceptions set forth in the back of this bill of lading, which are applicable to the port of discharge at the place of delivery, whether or not such limitations, conditions and exceptions are printed on the face of this bill of lading, and which the Merchant is deemed to have accepted by the signing of this bill of lading, and which the Merchant is fully aware notwithstanding the non-appearance of the back of this bill of lading by the Merchant.</p> <p>Goods in stowage, on deck or otherwise or otherwise liable may be carried on deck at the Carrier's option in accordance with these terms.</p>																																																										
<table border="1"> <thead> <tr> <th>RATE</th> <th>BASE</th> <th>PREPAID</th> <th>COLLECT</th> <th>CO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table>		RATE	BASE	PREPAID	COLLECT	CO																																																			<p>Number of original bills of Lading: 3</p> <p>Place and Date of Issue: Jan 1, 2010</p> <p>Dated Jan 1, 2010</p>	
RATE	BASE	PREPAID	COLLECT	CO																																																						

Figura 10. Ejemplo de Bill of Lading. Fuente: Slide Share.



3.3.2 Circuito documental de B/L

Los encargados de emitir un B/L son los encargados de hacer llegar los contenedores de un punto a otro, como navieras, armadores o agentes consignatarios de Buques.

El emisor del B/L lo envía al exportador, normalmente efectuado a través de su agente de aduanas, una vez recibidos los exportadores remiten el B/L original a los importadores (por Courier, vías bancos o junto con la mercancía), para que éstos o sus agentes de aduanas puedan retirar las mercancías en el puerto destinatario.

El consignatario (“consignee”) es el receptor de la mercancía y puede por lo tanto, ser el importador o su agente de aduanas. En los créditos documentarios, el consignatario también puede ser el banco que avala la compra. El “notify” es la persona a la que se le notifica la llegada a puerto de la mercancía. El B/L puede emitirse a la orden del “shipper” (cargador), a la orden del “consignee” (receptor), nominativo (indicando el nombre del receptor de la mercancía) y al portador. En los dos últimos supuestos no cabe endosar el documento a un tercero.

3.3.3 Implicaciones de título de propiedad de la mercancía para quien lo tiene en su poder

Dentro de este apartado, se han de tener en cuenta tres conceptos o posibilidades, como sigue:

Posibilidad de endoso (cesión a terceros en pago de deudas)

El importador puede recibir el B/L mucho antes que la mercancía. En ese caso, puede ceder el documento a alguno de sus acreedores para que se cobren con la mercancía que ha de llegar. Al endosar el B/L, el importador transfiere la propiedad de la mercancía a su acreedor (cesionario) y éste será el que pueda retirarla del muelle en cuanto llegue al puerto de destino. En este caso (endoso efectuado por receptor), para poder endosar el B/L, dicho documento debe estar consignado a la orden del receptor (“consignee”). Para endosar, el endosante deberá hacer constar en el reverso del documento firma y sello (endoso en blanco) o indicar además los datos identificativos del endosatario (endoso completo).

Posibilidad de negociación (consecución de anticipos)

El importador puede conseguir que su banco (u otra entidad financiera) le anticipe las cantidades que supuestamente cobrará en cuanto venda la mercancía que ha de recibir por vía marítima y que viene reflejada en el B/L. Para ello deberá ofrecer a la entidad financiera garantías distintas a las mercancías recogidas en el B/L.

Posibilidad de pignoración (consecución de préstamos)

El importador puede conseguir que su banco (u otra entidad financiera) le preste dinero, ofreciéndole la mercancía reflejada en el B/L como garantía de dicho préstamo.

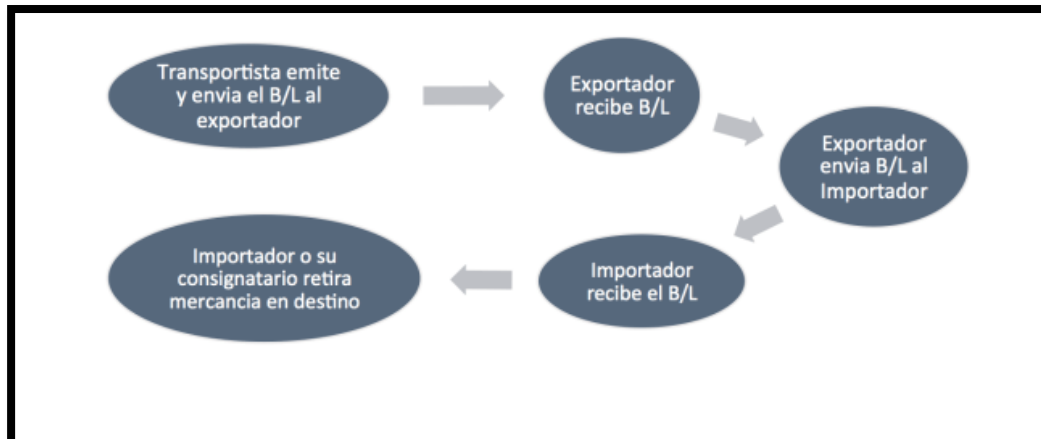


Figura 11. Esquema característico del circuito que ejecuta un B/L una vez es emitido. Fuente: SlideShare.

3.3.4 Utilización de los Bill of Lading

Como mencionado anteriormente, los Bill of Lading demuestran que la mercancía ha sido recibida por el transportista en la fecha indicada en el documento, pero no que haya sido embarcada, siendo esto especialmente indicado para el transporte de contenedores o multimodal en el comercio Exterior, ya que, se emite en el momento en que la mercancía ha sido entregada al primer transportista o a la terminal de contenedores.

Asimismo, se debe conocer que no solo existe un solo formato de Bill of Lading, sino que existen una amplia variedad, en función de diferentes términos, ya sea por formato de pago, recepción de mercancía, trasbordo, etc, si bien, los dos tipos de Bill of Lading más conocidos son “Master Bill of Lading - MB/L” y “House Bill of Lading – HB/L”.

Un Master Bill of Lading es un contrato de transporte que emite una compañía marítima, armador, naviera, capitán de buque del buques o agenteS representantes en el país de embarque.

Mayoritariamente, los embarques marítimos se realizan a través de una empresa transitaría. Si está tiene un agente en el país de destino no puede indicar como receptor a su agente, ya que tendrá que indicar la que le sea indicado con anterioridad, ya sea por parte del propietario de la mercancía o de la empresa o persona que quiere enviar un objeto a algún lugar en concreto.

En este caso, la empresa transitaría dará instrucciones a la naviera para que emita el Master Bill of Lading, siendo el cargador ésta misma y receptor de la mercancía su agente en destino.

Si bien, a partir de este punto, nos podríamos preguntar qué pasa con nuestro contrato de transporte, donde aparece el remitente de la mercancía y el receptor de ésta, para ello existe el Bill of Lading.

El House Bill of Lading es el contrato de transporte que emitirá la empresa transitaría en un formato similar al de la naviera, ya que no puede hacer un documento igual al de cada una de la navieras que existen o con las que pueda trabajar en el que se indicar a un mismo como cargador de la mercancía y al cliente al cual debe ir destinada la mercancía.

Si bien, la principal diferencia con el Master Bill of Lading, es que no se asume más responsabilidades que la naviera, quien es quien realiza el transporte marítimo, en resumen:



Master Bill Of Lading - Contrato de transporte Marítimo entre Naviera y empresa transitaría.

House Bill of Lading - Contrato de transporte marítimo entre la firma transitaría y el cliente del cargador.

¿En qué casos también se emite un Master y un House B/L?

Si uno mismo realiza un embarque marítimo en modo de grupaje, esto viene a decir, que no tienes suficiente mercancía para ser cargada en un solo contenedor, por lo que deberá compartir transporte junto con otra mercancía de otros cargadores, en estos casos se emite un Master Bill of Lading para el transporte del contenedor completo.

Asimismo, uno mismo al cargar mercancía en un contenedor tiene la necesidad de tener en posesión su propio contrato de transporte y como mencionado, anteriormente, las navieras solo emiten un Master Bill of Lading perteneciente a un contenedor, la empresa transitaría es la que emitirá los diferentes House Bill of Lading a cada uno de esos cargadores que han incorporado su mercancía a un contenedor en concreto, especificando la firma remitente, destinataria número de bultos transportados, peso neto, etc.

A tenor de lo anterior, la emisión Stanrd de un Master Bill of Lading se realiza mediante 3 ejemplares originales marcados como 1/3, 2/3 y 3/3 y diversas copias no negociables, siendo de la misma forma como se emitirán también los House Bill of LADING.

Si bien existen diferentes tipos de Bill of Lading, en función de las formas en las que se quiera emitir, como sigue:

- **Straight Bill of lading**

Este Bill of Lading, es comúnmente conocido dentro del mundo marítimo del transporte de los contenedores, como "Consignment Bill Of Lading", este documento tienen como objeto diferenciativo a los otros Bill of Lading, en que la mercancía se embarca en el contenedor sin que ésta haya sido pagado con anterioridad.

- **Toorder Bill of Lading**

Este tipo de Bill of Lading son usados para embarques de mercancía, embarcada previamente a efectuarse la venta de éstas.

- **Clean Bill of lading**

El "Clean Bill of Lading" es el documento más simple de los que existen, el responsable del transporte de la mercancía en los contenedores tiene que aprobar que los bienes no sufrieron ninguno daño durante la carga de éstos.

- **Inland Bill of Lading**

La característica principal de este documento es que permite al transportista cargar la mercancía, por carretera o tren, a través de las diferentes fronteras por donde el contenedor deba circular, pero no por mar.

- **Ocean Bill of Lading**

Es el caso contrario al “Inland Bill of Lading”, el cual permite al cargador / transportista transportar la mercancía por mares nacionales e internacionales.

- **Multimodal/Combined Transport Bill of Lading**

Tal y como indica su nombre, remite que el contenedor que se embarque, recibirá un mínimo de dos fases de transporte, como la de mar y la de carretera.

- **Direct Bill of lading**

Este documento se utiliza en los casos, en los que los contenedores no sufren ningún tipo trasvase a diferentes buques, es decir, el mismo buque en el que se embarca en origen es el que lo transporta a destino.

3.4 Carta de Porte CMR

3.4.1 ¿Qué es una Carta de Porte CMR ?

La carta de porte CMR es un documento que contiene un conjunto estándar de condiciones de transporte y de responsabilidad, sustituyendo a los términos y condiciones de las empresas individuales.

Se regula por el Convenio CMR (Ginebra, 19 de mayo de 1956) y es de aplicación a todos los contratos de transporte de mercancías por carretera (excepto mudanzas, transportes postales y funerarios) en los que origen y destino sean países distintos, y al menos uno de ellos suscriptor del Convenio. A través de la Carta de porte CMR se confirman dos hechos:

- Que el portador, es decir, la empresa de transporte por carretera, ha recibido las mercancías.
- Que existe un contrato de transporte entre el comerciante y el transportista.

A diferencia de un conocimiento de embarque, un CMR no es un documento de título ni una declaración, aunque en algunos países sea considerada como tal. El motivo es que no dan a su titular ni a la empresa de transporte necesariamente derechos de propiedad o de posesión sobre los bienes, aunque suelen incluirse algunos de seguro.



3.4.2 Cómo cumplimentar la Carta de porte CMR

La Carta de porte CMR contiene información acerca de los sujetos de derecho y el objeto del contrato, entre las indicaciones más relevantes que aporta se encuentran las siguientes:

- Fecha y lugar en que la carta de porte CMR se ha cumplimentado.
- Nombre y dirección del remitente, el transportista (o transportistas, en su caso) y el destinatario (la persona que recibirá la mercancía).
- Descripción de las mercancías transportadas y su método de embalaje. La descripción debe ser aceptable para el expedidor y del destinatario teniendo en cuenta que, por razones de seguridad, no siempre se desea que el portador sea capaz de identificar o conocer de la existencia de objetos de valor.
- Peso de las mercancías.
- Cuotas asociadas a las mercancías, tales como los derechos de aduana o cargos de transporte.
- Instrucciones para aduanas y cualesquiera otras formalidades, como información sobre la presencia de mercancías peligrosas.

3.4.3 Curiosidades a cerca del CMR

Generalmente habrá cuatro copias de la carta de porte CMR:

1. Copia del remitente.
2. Copia para el destinatario.
3. Copia que acompañará a las mercancías durante todo el recorrido y hasta su destino final.
4. Copia de la administración.

Mientras que el transportista es responsable de cualquier pérdida, daño o retraso en el envío hasta que se entreguen las mercancías; el remitente ostenta responsabilidad sobre cualquier daño o perjuicio que el transportista pueda sufrir como consecuencia de haber proporcionado datos incorrectos en la Carta de porte CMR.

3.5 Analisis e importancia de los Incoterm en los Informes de Averías

El lenguaje es una de las herramientas más complejas e importantes del comercio internacional. Al igual que cualquier negocio complejo y sofisticado, los pequeños cambios en la redacción de un contrato de transporte pueden tener un gran impacto en todos los aspectos de un acuerdo comercial.

En el comercio Internacional se ha desarrollado un idioma comercial común fruto de las transacciones Internacionales, puesto que, por ejemplo la palabra “entrega” conlleva un significado muy diferente en lo relativo a los negocios, es por ello, que para que la terminología del mundo de los negocios sea eficaz, no solo la que rodea al mundo marítimo, deben haber palabras-frases que signifiquen lo mismo en toda la industria comercial, siendo esta la principal razón por la que la Cámara Internacional de Comercio (ICC) creó los “INCOTERMS” en el 1936.

Los Inconterms fueron creados principalmente para las personas dentro del mundo del comercio global, por lo que, en muchos casos, todos aquellos que no están inmersos en este mundo, los encuentran

difíciles de entender. Aparentemente palabras comunes como “responsabilidad” y “entrega”, como mencionado con anterioridad, tienen diferentes significados en el comercio global, en este caso, la palabra “entrega” se refiere al vendedor, el cumplimiento de la obligación, de las condiciones de venta o de completar una obligación contractual. La “entrega” puede ocurrir mientras la mercancía se encuentra en un buque en alta mar y las partes involucradas se encuentran a miles de kilómetros de las mercancías.

Los Incoterms son un conjunto de reglas Internacionales, de aceptación voluntaria por las partes que estén implicadas, que determinan el alcance de las cláusulas comerciales incluidas en los contratos de compra-venta Internacional, en conclusión, los Incoterms son siglas o abreviaturas que indican, un conjunto de obligaciones a ser asumidas por las partes incluidas, vendedor y comprador, que intervienen en la compra-venta Internacional.

Los Incoterms también se denominan cláusulas de precio, pues cada término permite determinar los elementos integrantes del precio, el propósito de éstos es el de proveer un grupo de reglas Internacionales para la interpretación de los términos más utilizados en el Comercio Internacional.

Asimismo, los Incoterms también se ocupan de la documentación necesaria para el comercio mundial, además especifican qué partes son las responsables para cada documento. La determinación de la documentación requerida para mover un envío es un trabajo importante, ya que los requisitos varían mucho entre países. Sin embargo, dos elementos son estándar:

- Factura comercial.
- PackingList.

Como mencionado con anterioridad, en 1936, la Cámara Internacional de Comercio (ICC) estableció los “INCOTERMS”, dado el aumento progresivo y evolutivo del comercio Internacional, los “Inconterms” con el transcurso del tiempo han sido revisados y actualizados en los años 1946, 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 y 2010.

Los Incoterms toman en consideración la creciente aparición de zonas francas, el incremento del uso de las comunicaciones electrónicas en las transacciones comerciales y los cambios en las prácticas del transporte, adaptándose al cada vez más utilizado transporte multimodal. Son orientadoras para determinar fundamentalmente las obligaciones y derechos entre vendedor y comprador. Los Incoterms también se refieren a las modalidades de entrega de las mercaderías que motivan una transacción. La selección del Incoterms influye sobre el costo del contrato. No obstante, la última actualización de los Inconterms fue realizada en 2010, pasando éstos a ser denominados “Incoterms 2010”.

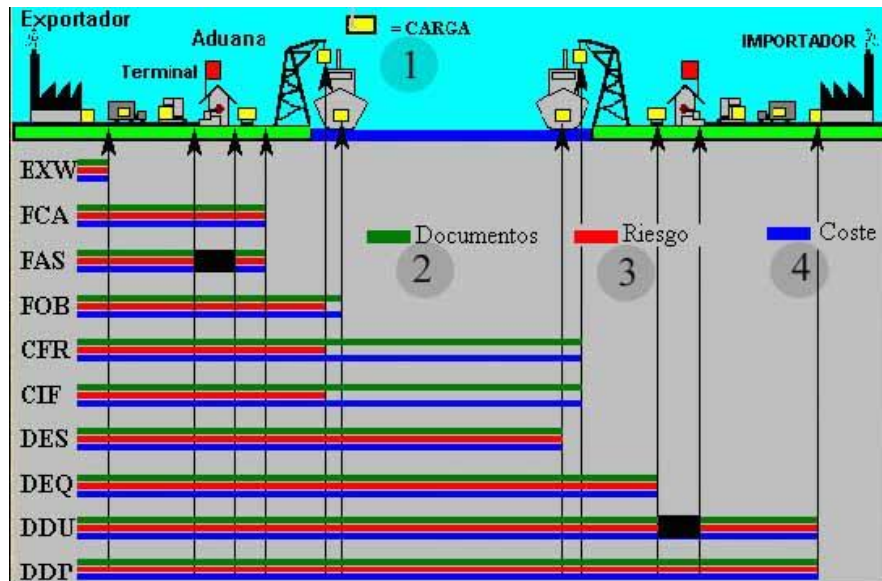


Figura 12. Imagen ilustrativa de la acción de los Incoterm. Fuente: BussinesCool.

No obstante, cabe recordar que dentro del complejo mundo de los Incoterms, al fin y al cabo su principal objetivo es determinar, como sigue:

- El alcance del precio.
- En qué momento y dónde se produce la transferencia de riesgos sobre la mercancía del vendedor hacia el comprador.
- El lugar de entrega de la mercancía.
- Quién contrata y paga el transporte.
- Quién contrata y efectúa el pago del seguro.
- Qué documentos tramita cada parte y su coste.

Los Incoterms por lo tanto, pueden tener un impacto económico directo en los negocios de una empresa. Lo que importa no son los acrónimos, son los resultados de los negocios. A menudo a las empresas les gusta estar en control de su carga. Si así con las cosas, los vendedores de bienes podrían optar por vender en términos CIF, y los compradores pueden preferir comprar en terminos FOB.

Además, como nos damos cuenta, la mayoría de compradores y vendedores internacionales no manejan sus propios productos, sino que los manejan a través de agentes de aduanas y transitarios.

3.5.1 La gestión de los riesgos

Refiriéndose en sus contratos a un término de la CCI, el comprador y el vendedor reducen la incertidumbre propia a toda transacción internacional, como prácticas comerciales e interpretaciones diferentes de un país al otro. Vuelven más precisas sus responsabilidades y obligaciones respectivas para la entrega de mercancías y las obligaciones de documentos del vendedor. De esta forma los Incoterms, aunque son facultativos, son cláusulas estandarizadas y reconocidas que permiten evitar litigios, distribuyendo claramente entre el comprador y el vendedor:

- Los costes.
- Los riesgos.

Además, los Incoterms distinguen el tema de la transferencia de riesgos y la transferencia de propiedad, ésta última sometida a la ley que rige el contrato. Concretamente, en un contrato de venta internacional los Incoterms clarificarán los siguientes puntos:

- 1- Situar el punto crítico de la transferencia de los riesgos del vendedor al comprador en el proceso de envío de mercancías (riesgos de pérdida, deterioro, hurto de las mercancías), permitiendo así que quien asume estos riesgos pueda tomar medidas preventivas, sobre todo en cuanto a seguros.
- 2- Indicar quién –el vendedor o el comprador– debe cerrar el contrato de transporte y repartir entre ambas partes los gastos logísticos y administrativos en las diferentes etapas del proceso.
- 3- Precisar quién está a cargo del embalaje, el marcado de la mercancía, las operaciones de mantenimiento, de carga y descarga de las mercancías, o la carga o transferencia del contenido de los contenedores, al igual que las operaciones de inspección.
- 4- Fijar las obligaciones respectivas para la realización de las formalidades de exportación y/o importación, el pago de los derechos e impuestos de importación, al igual que el suministro de los documentos.

3.6 ¿Cómo utilizar los Incoterm?

3.6.1 Precisar el contrato de la venta

Para usar los Incoterms es conveniente precisar claramente en el contrato de venta que se recurre a ellos, indicando: “la regla Incoterms escogida, incluyendo el lugar designado”.

3.6.2 Escoger la regla Incoterm adecuada

La elección del Incoterms hace plenamente parte de la negociación comercial. Debe efectuarse según las capacidades de organización de la empresa, el medio de transporte utilizado, el nivel de servicio que se desea aportar al cliente o recibir del proveedor, o según las costumbres del mercado, las prácticas de la competencia, etc.

El Incoterms elegido debe adaptarse tanto a las mercancías que serán despachadas como al medio de transporte.



3.6.3 Señalar el lugar o puerto con precisión

Para una aplicación óptima de los Incoterms, las partes involucradas son invitadas a designar el lugar o el puerto de la manera más precisa posible. Ej., FCA C/ Angel Guimera Bufet, Esplugues de Llobregat (España), Incoterms 2010.

Hay que señalar al respecto que para ciertos Incoterms, como CPT, CIP, CFR o CIF, el lugar designado no es el mismo que el lugar de entrega; se trata del destino hasta donde el transporte ha sido pagado. Para precisar el destino final de la mercancía y evitar cualquier ambigüedad, conviene mencionar el lugar preciso. Sucede lo mismo cuando se precisa “en fábrica”.

¿Se trata de una fábrica en España o de una fábrica implantada en el extranjero por una firma de la provincia de Barcelona?

La mención en el contrato de venta del lugar convenido. Por ejemplo: CIF Puerto de Aigua Blava, CCI 2010; la inclusión sistemática del lugar de referencia (puerto, frontera, etc.) junto a la sigla utilizada.

3.7 Clasificación de los Incoterm

Clasificación por grados, de obligaciones para el vendedor:

Texto en Ingles		Texto en Castellano
Siglas	Descripción	
EXV	EX Works... named place	Fábrica (en) lugar consensuado
CPT	Carriage Paid To... named port of destination	Transporte pagado hasta... Puerto de destino consensuado.
CIF	Cost, Insurance, Freight... named port of destination	Costes, seguro y flete... Puerto de destino consensuado.
CIP	Cost and Insurance Paid to... named place of destination	Transporte y seguro pagados hasta... Puerto de destino consensuado.
DDP	Delivered, Duty Paid... named place of destination	Entregado, Derechos Pagados... Lugar de destino consensuado.
FCA	Free Carrier... named place	Transportista franco... Lugar de destino consensuado
FAS	Free AlongSide ship... named port of shipment	Franco al costado del buque... Puerto de carga consensuado.
FOB	Free On Board... named port of shipment	Franco a Bordo... Puerto de carga consensuado.
CFR	Cost and Freight... named port of destination	Coste y flete... Puerto de destino consensuado.
DAT	Delivered At Terminal... Named Port of Destination	Entregado en terminal... Puerto de destino consensuado.
DAP	Delivered at Place... named port of destination	Entregado en un lugar... Lugar de destino consensuado.

Tabla 1. Clasificación por grados de los Incoterm. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Transportes Portuarios, Comercio y Aduanas y Banco Santander.

Clasificación de los Incoterms, distribuidos según el medio de transporte:

Familia	Incoterms
Todo medio de transporte (Incluido el marítimo)	EXV, FCA, CPT, DAT*, DAP*, DDP
Transporte Fluvial y maritime	FAS, FOB, CFR, CIF

Tabla 2. Clasificación de los Incoterm según el medio de transporte. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Transportes Portuarios, Comercio y Aduanas y Banco Santander.



¿Cómo afectan los siniestros/bancarrotas de las empresas navieras a la compañías de seguros? Caso Hanjin

DAT y DAP pueden ser utilizados independientemente para las transacciones en que un solo tipo o varios tipo de transporte son usados

Por otro lado, debemos realizar una distinción fundamental entre los conceptos, entrega directa a la salida y entrega con venta en la llegada.

Una entrega directa a la salida viene a decir, que la mercancía viaja por cuenta y riesgo del comprador, es decir:

- Desde su disponibilidad en los locales del vendedor (EXV).
- Desde el momento en que fue entregada la mercancía al transportista para ser despachada (FCA, FAS, FOB, CFR, CIF, CIP y CPT).

Asimismo, una entrega con venta en la llegada significa que la mercancía viaja por cuenta y riesgo del vendedor hasta el punto/puerto consensuado, lo cual esto correspondería a tres Incoterms:

- Hasta el final del transporte marítimo y de desembarque (DAP).
- Hasta el punto de destino (DAT y DDP).

3.8 Reparto de los costes según el Incoterm estipulado en el contrato

Descripción	Salida de fábrica	Transporte principal no pagado por el vendedor			Transporte principal pagado por el vendedor				Gastos de envío asumidos por el vendedor hasta destino		
		FCA	FAS	FOB	CFR	CIF	CPT	CIP	DAT	DAP	DDP
Incoterms / Coste	EXW	FCA	FAS	FOB	CFR	CIF	CPT	CIP	DAT	DAP	DDP
Embalaje	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Carga en Fábrica	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Antes de la entrega de la mercancía al transportista	C	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Aduana de exportación	C	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Manutención al partir	C	C	C	V	V	V	V	V	V	V	V
Transporte Principal	C	C	C	C	V	V	V	V	V	V	V
Seguro de transporte	C	C	C	C	C	V	C	V	V*	V	V
Manutención al llegar	C	C	C	C	C	C	C	C	V	V	V
Aduanas de importación	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	V
Al finalizar ruta	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	V
Descarga en fábrica	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	V

Tabla 3. Clasificación de los Incoterm según los costes. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Transportes Portuarios, Comercio y Aduanas y Banco Santander.

Nota:

V: Coste asumido por el vendedor

C: Coste asumido por el comprador

** No obligatorio*



3.9 Tipo y significado de los diferentes Incoterms

Termino EX Works / Entrega directa a la salida	
Vendedor	La única responsabilidad del vendedor es poner la mercancía a disposición del comprador en sus locales en un embalaje adaptado al tipo de transporte (en general, el precio incluye la ubicación de la mercancía en palets).
Comprador	<p>El comprador asume todos los gastos y riesgos inherentes al transporte, desde la salida de la fábrica hasta el destino. El término EXW representa la menor cantidad de obligaciones para el vendedor. Sin embargo, si las partes desean que la carga de la mercancía al salir sea asumida por el vendedor "EXW Loaded", gastos y riesgos, deberán para ello señalarlo claramente a través de una cláusula explícita que se añadirá en el contrato de venta (ej.: EXW París cargado, CCI 2010).</p> <p>Se asume que el vendedor presta al comprador, según el pedido de éste y asumiendo gastos y riesgos, toda la asistencia necesaria para la obtención de una licencia de exportación, un seguro, dándole toda la información útil a su disposición para permitirle al comprador exportar su mercancía de manera segura.</p>
Posibles Variantes	"EXW Loaded", o en español "en fábrica, cargado en". La revisión 2000 de los Incoterms introdujo este concepto de "EXW loaded", que reconoce una práctica muy utilizada: el vendedor es responsable de la carga de la mercancía en el vehículo del comprador.

Tabla 4. Significado del término "EX Works". Fuente: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Transportes Portuarios, Comercio y Aduanas y Banco Santander.

Termino FCA / Franco –Transportista, punta de entrega consensuado	
Vendedor	Si la entrega se efectúa en los locales del vendedor, es el vendedor quien efectúa la carga de la mercancía, embalada convenientemente en el vehículo proporcionado por el comprador (señálese "FCA locales del vendedor"). El pago de aranceles de exportación es responsabilidad del vendedor.
Comprador	<p>El comprador escoge el medio de transporte y el transportista con quien desea efectuar el contrato de transporte, y cancela el transporte principal. El traspaso de los gastos y riesgos ocurre cuando el transportista se hace cargo de la mercancía.</p> <p>Las partes deben convenir un lugar para la entrega de las mercancías (terminal del transportista o locales del vendedor). El vendedor debe, si fuese necesario, entregar la mercancía al comprador en tiempo útil, e incluso darle asistencia para obtener todo documento o información relacionados con la seguridad necesaria para la exportación y/o la importación de sus mercancías y/o para su transporte al destino final. Los documentos proporcionados y/o el apoyo proporcionado son asumidos costes y riesgos por el comprador.</p>

Posibles Variantes	"El vendedor es responsable de cargar la mercancía"
---------------------------	---

Tabla 5. Significado del término "FCA". Fuente: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Transportes Portuarios, Comercio y Aduanas y Banco Santander.

Termino FAS / Franco al costado del buque, puerto de embarque consensuado	
Vendedor	Las obligaciones del vendedor han sido cumplidas cuando la mercancía, ya pagados los aranceles, es ubicada al costado del buque en el muelle o en alijadores del puerto de embarque convenido.
Comprador	El comprador asumirá desde ese momento todos los gastos y riesgos de pérdida o deterioro, tan pronto la mercancía haya sido entregada junto al buque, en especial en caso de retraso de la embarcación o anulación de la escala. El comprador designa al transportista, concreta el contrato de transporte y paga el flete.
Gastos de documentación	El vendedor debe, si fuese necesario y en un plazo apropiado, proporcionar al comprador (o ayudarlo para su obtención) todo documento o información en relación con la seguridad necesaria para la exportación y/o importación de sus mercancías y/o para su transporte al destino final. Los documentos proporcionados y/o la ayuda proporcionada corren por cuenta y riesgo del comprador.

Tabla 6. Significado del término "FSA". Fuente: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Transportes Portuarios, Comercio y Aduanas y Banco Santander.

Termino FOB / Carga a bordo punta de entrega consensuado	
Vendedor	Debe poner a disposición la mercancía, en el puerto de embarque designado, a bordo del buque escogido por el comprador, y efectuar los trámites de aduana para la exportación, si fuesen necesarias. En un contrato de tipo FOB, el vendedor cumple con su obligación de entrega cuando la mercancía está a bordo del buque en el puerto de embarque designado o, en el caso de las ventas sucesivas, el vendedor consigue las mercancías así entregadas para su transporte hasta su destino designado e indicado en el contrato de venta.
Comprador	Escoge el buque, paga el flete marítimo y el seguro, y se encarga de las formalidades a la llegada de la mercancía. Asume así todos los gastos y riesgos de pérdida o de deterioro que pueden ocurrirle a la mercancía desde el momento en que fue entregada.
Posibles Variantes	Nótese que la "puesta FOB" es la terminología utilizada por los transitarios para señalar que las operaciones anteriores al embarque fueron efectuadas, incluyendo, si fuese necesario, el pago de aranceles a la exportación. El conjunto de estas operaciones representa un coste que pagará el vendedor, llamado a veces "gastos de puesta en FOB". El "FOB STOWED" y/o el "FOB STOWED and TRIMMED" (FOB estibado y equilibrado) es



¿Cómo afectan los siniestros/bancarrotas de las empresas navieras a la compañías de seguros? Caso Hanjin

	<p>una variante. El vendedor asume la totalidad de los gastos de la mercancía en el puerto de embarque. Hay que precisar sin embargo en el contrato dónde se encuentra la transferencia de riesgos.</p> <p>El vendedor debe, llegado el caso, proporcionar al comprador (o incluso ayudarle a obtenerlos) todo documento o información relacionados con la seguridad necesaria para la exportación y/o la importación de sus mercancías y/o para su transporte a su destino final. Los documentos entregados y/o la ayuda prestada corren por cuenta y riesgo del comprador.</p>
<p><u>Notas:</u></p> <p>Los FOB estadounidenses son diferentes. En Estados Unidos, el Incoterms FOB (Free onBoard) no señala un envío en barco o un puerto: señala un destino en Estados Unidos, en la frontera. Para Estados Unidos, pueden existir principalmente cuatro tipos de FOB:</p> <ul style="list-style-type: none"> - FOB/Punto de partida: El comprador paga todo. - FOB/Frontera: El fabricante paga hasta la frontera, sin pagar los aranceles de la mercancía. - FOB/Punto de venta: La mercancía es enviada hasta un destino (una ciudad estadounidense) determinado. Es por ello que el proveedor paga los aranceles de la mercancía. Hay que señalar siempre el punto franco escogido, por lo general la ciudad. - FOB/Destino con aranceles cancelados: En este caso, el fabricante se encarga de todo, sin la ayuda del comprador. Se dice también DDP/Entregado con los impuestos de aduana pagados. La mayoría de las ventas en Estados Unidos se efectúan bajo esta premisa. 	

Tabla 7. Significado del término “FOB”. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Transportes Portuarios, Comercio y Aduanas y Banco Santander.

Termino CFR / Coste y flete, puerto de destino consensuado	
Vendedor	Escoge al transportista, cierra y asume los gastos pagando el flete hasta el puerto de llegada convenido, descarga no incluida. La descarga de las mercancías con aranceles cancelados en el buque es su responsabilidad, al igual que las formalidades de despacho. Por otra parte, la transferencia de los riesgos es la misma que en FOB.
Comprador	Asume el riesgo de transporte cuando la mercancía ha sido entregada a bordo del buque en el puerto de embarque; debe recibirla al transportista y recibir la entrega de la mercancía en el puerto de destino convenido.
Gastos de documentación	El vendedor, corriendo con los gastos, debe entregar al comprador un documento de transporte válido hasta el puerto de destino convenido cubriendo las mercancías contractuales, para hacer valer sus derechos (ej.: reclamo de la mercancía al transportista, venta de la mercancía en tránsito, etc.). Además, debe darle todas las informaciones necesarias para tomar las medidas idóneas para recibir las mercancías. Las informaciones y documentos relacionados con la seguridad que necesita el comprador para la exportación y/o la importación y/o el transporte hasta el destino final deben ser entregados por el vendedor al comprador, habiéndolos solicitado y asumiendo los gastos y riesgos.

Tabla 8. Significado del término “CFR”. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Transportes Portuarios, Comercio y Aduanas y Banco Santander.

Termino CIF / Coste Seguro Flete, puerto de destino consensuado	
Vendedor	<p>Término idéntico al CFR, con la obligación adicional para el vendedor de proporcionar un seguro marítimo contra el riesgo de pérdida o de daños de las mercancías. El vendedor paga la prima del seguro. El seguro debe ser conforme a la garantía mínima estipulada en las cláusulas sobre facultades del Institute of London Underwriters, o cualquier otra serie de cláusulas similares. Debe por lo menos cubrir el precio previsto en el contrato, aumentado de un 10%, y debe estar indicado en la divisa del contrato. Es un seguro FPA (Franco de Avería Particular) del 110% del valor.</p> <p>Es posible recargar hasta un 20% sin justificación. Un recargo superior puede ser admitido por los aseguradores si es justificado. Este recargo del valor sirve para cubrir los gastos generados por posibles daño (gastos de preparación del dossier y seguimiento, correspondencias, etc.) y las pérdidas financieras (intereses) entre el momento de la pérdida y la indemnización por los aseguradores. El vendedor paga la prima de seguro.</p>
Comprador	<p>Asume el riesgo de transporte cuando la mercancía ha sido entregada a bordo del buque en el puerto de embarque. Verificar y recibir la mercancía del transportista en el puerto de destino convenido.</p>
Gastos de documentación	<p>Las informaciones y documentos relacionados con la seguridad que requiere el comprador para la exportación y/o la importación y/o el transporte hasta el destino final deben ser entregados por el vendedor al comprador, habiéndolos solicitado, y asume los gastos y riesgos.</p>

Tabla 9. Significado del término "CIF". Fuente: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Transportes Portuarios, Comercio y Aduanas y Banco Santander.

Termino CPT / Porte Pagado hasta el lugar de destino consensuado	
Vendedor	<p>El vendedor coordina la cadena logística. Después de haberse encargado de los aranceles de exportación, escoge los transportistas y paga los gastos hasta el lugar convenido.</p>
Comprador	<p>Los riesgos de avería o pérdida son asumidos por el comprador desde el momento en que las mercancías han sido entregadas al primer transportista. Luego, el comprador se encarga de pagar los aranceles de importación y los gastos de descarga.</p>
Gastos de descarga	<p>Es importante esclarecer correctamente la noción de gastos de descarga en el contexto del contrato de transporte. El comprador normalmente debe asumir los gastos de descarga, salvo si éstos son incorporados en el precio del transporte.</p> <p>En ese caso, son asumidos por el vendedor. Por ello, el vendedor debe clarificar con cuidado este punto con su comprador, para evitar encontrarse en una situación en que el destinatario rehúse pagar y el transportista contacte a quien le ha encargado el trabajo (el vendedor) y le exija el pago de los gastos de descarga y los eventuales gastos de estancamiento del vehículo en espera de una resolución del problema.</p>
Precisiones geográficas	<p>En la regla CPT hay transferencia de riesgos y gastos en lugares distintos. Se recomienda entonces que las partes indiquen con precisión, en su contrato, tanto el lugar de entrega en que el riesgo pasa al comprador como el lugar de destino convenido donde el vendedor concluirá un contrato de transporte.</p>



¿Cómo afectan los siniestros/bancarrotas de las empresas navieras a la compañías de seguros? Caso Hanjin

Gastos de documentación	La información y documentos requeridos por el comprador para la seguridad en la exportación y/o la importación y/o el transporte hasta el destino final deben ser proporcionados por el vendedor al comprador, tras haberlos solicitado, y asumiendo gastos y riesgos.
--------------------------------	--

Tabla 10. Significado del término “CPT”. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Transportes Portuarios, Comercio y Aduanas y Banco Santander.

Termino CIP /Porte pagado, seguro incluido hasta lugar de destino consensuado	
Vendedor	CIP es idéntico al CPT, pero el vendedor debe proporcionar además un seguro de transporte. El vendedor cierra el contrato de transporte, paga el flete y la prima de seguro.
Comprador	Los riesgos de daños o pérdida son asumidos por el comprador desde el momento en que las mercancías han sido entregadas al primer transportista. Luego, el comprador se encarga del pago de aranceles e impuestos de importación y los gastos de descarga.
Cobertura del seguro	Según el término CIP, el vendedor no está obligado a contratar el seguro, salvo con una cobertura mínima. Si el comprador desea estar protegido con una cobertura más amplia, deberá en esas condiciones obtener la autorización del vendedor, o contratar él mismo un seguro complementario.
Gastos de documentación	Las informaciones y documentos que corresponden a la seguridad que requiere el comprador para la exportación y/o la importación y/o el transporte hasta el destino final deben ser proporcionados por el vendedor al comprador, habiéndolos solicitado y asumiendo costes y riesgos.

Tabla 11. Significado del término “CIP”. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Transportes Portuarios, Comercio y Aduanas y Banco Santander.

Termino DAP /Entregado en el punto de destino consensuado	
Vendedor	<p>Debe entregar las mercancías, poniéndolas a disposición del comprador en el medio de transporte de aproximación listo para la descarga en el destino convenido. Debe pagar los aranceles de exportación, pero en cambio no tiene ninguna obligación de hacer lo mismo con los aranceles.</p> <p>El vendedor debe cerrar un contrato, que corre por su cuenta, para el transporte de las mercancías al destino convenido, así como descargarlas del medio de transporte al llegar. Por lo demás, el vendedor no está obligado, ante el comprador, a cerrar un contrato de seguro.</p> <p>Asimismo, debe proporcionar al comprador, por cuenta propia, el documento que le permite recibir las mercancías.</p>
Comprador	<p>Debe pagar el precio de las mercancías, como previsto en el contrato de venta, y recibir estas mercancías tan pronto hayan sido entregadas.</p>
Seguridad	<p>El comprador debe además comunicar al vendedor que es necesario proporcionarle toda la información relacionada con la seguridad que pueda necesitar para la exportación, la importación, el transporte de las mercancías a su destino final.</p> <p>Esta nueva regla reemplaza el DDU. Se aconseja utilizarla únicamente en los países en que los medios de transporte al destino son manejables.</p>

Tabla 12. Significado del término "DAP". Fuente: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Transportes Portuarios, Comercio y Aduanas y Banco Santander.

Termino DDP /Entregados derechos pagados, lugar de destino consensuado	
Vendedor	<p>El vendedor, en este caso, tiene las máximas obligaciones: la transferencia de los gastos y riesgos se efectúa en el momento de la entrega donde el comprador. El pago de derechos de aduana de importación también le incumbe.</p>
Comprador	<p>Recibir en el lugar de destino convenido y pagar los gastos de descarga. Además, debe comunicar al vendedor la necesidad de proporcionarle toda la información relacionada con la seguridad que fuese necesaria para la exportación, la importación, el transporte de las mercancías a su destino final.</p>
Gastos relativos a importación de mercancías	<p>Si las partes desean excluir de las obligaciones del vendedor el pago de ciertos cargos ligados a la importación de la mercancía, se especifica: por ejemplo "DeliveredDutyPaid", IVA no pagado (DDP, VAT unpaid).</p>
<p><i>Nota:</i></p> <p><i>Para hacernos una idea dicho terminco es precisamente lo opuesto al termino EXW</i></p>	

Tabla 13. Significado del término "DDP". Fuente: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Transportes Portuarios, Comercio y Aduanas y Banco Santander.



Capítulo 4. Análisis e Importancia de los contenedores en el flete marítimo

4.1 Origen e Historia de los Contenedores

El origen del contenedor es casi tan antiguo como el del transporte y se remonta a los años de la Segunda Guerra Mundial. Todo empezó cuando un joven camionero de New Jersey (Estados Unidos), Malcom McLean, de 21 años, irritado y cansado por ver como de complicado y tardío resultaba realizar el traslado y traspaso de mercancías desde su camión a los buques, tuvo una idea que revolucionaría el mundo del transporte y comercio.

McLean, de 21 años, un día mientras esperaba en la zona portuaria de Carolina del Norte el momento para entregar la carga de su vehículo, observó como con muchísimo esfuerzo y trabajo, los estibadores traspasaban y trasladaban fardos de algodón desde los camiones a los buques, para posteriormente ubicar – con el ritmo que un humano puede hacerlo – la pesada carga en la bodega.

Fue entonces cuando pensó:

“Es una verdadera pérdida de tiempo y dinero. ¿Y si mi camión pudiera subirse con todo su volumen a bordo del buque de una sola vez?”.

“Qué fácil sería tomar el camión en sí, su caja, y ponerla sobre cubierta”.

Lo que comenzó como una simple idea, se convirtió en el invento que cambiaría para siempre la historia del tráfico marítimo y, por lo tanto, la del comercio. Con este “pequeña gran idea”, Malcom McLean, dejó de ser un simple inventor a un emprendedor, siendo con el tiempo el primer gran empresario del transporte marítimo, al lograr subir la primera carga completa a un buque mediante un contenedor.

No obstante, en sus inicios recibió la negativa por parte de compañías ferroviarias a sus propuesta de su subir sus tráiler a los vagones, motivo por el cual se vió impulsado a tomar la decisión de aventurarse en un terreno completamente nuevo y desconocido.

El ya empresario, entonces, compró dos viejos buques que habían sido ocupados durante la segunda guerra mundial y junto con la ayuda de un grupo de ingenieros, construyó cajas metálicas con las

mismas dimensiones que sus trailers, pero sin el sistema de ruedas. Posteriormente añadió a las ocho esquinas de éste, dispositivos para su manipulación

El primer contenedor construido constituía unas dimensiones de 35 pies de longitud, 8 pies de ancho y 8 pies de altura.

Ideal X y Alameda, fueron los nombres de sus dos primeros buques, los cuales tenían una capacidad para mover 58 de esas primeras cajas metálicas las cuales terminaron por nombrarse “contenedores”.

De ahí en adelante, McLean, continuó desarrollando incansablemente su negocio. Con la idea de poder aplicar su invención, compró la naviera “Pan-Atlantic Steamship Company”, al cual re-nombró como “Sea Land”, ésta marcaría un hito histórico al lograr que el buque Ideal X, trasladara 58 contenedores desde Nueva York hasta Houston, en abril de 1956.

Ya en los sesenta, después de haber transportado suministros a Vietnam durante el apogeo de la guerra, al empresario se le ocurrió que sus embarcaciones hicieran una escala en Japón para traer mercaderías a EE.UU., lo cual creó un enlace comercial entre Occidente y el Lejano Oriente.

Posteriormente, en 1966, un total de 228 contenedores viajaron desde New York hasta Róterdam, cruzando el Atlántico por primera vez.

La iniciativa tuvo tanto éxito, que ese mismo año se generalizó el empleo de los contenedores a nivel internacional, y unos años más tarde nació la ISO (International Organization for Standardization), la cual le dio un orden normativo a la industria de los containers, dicha organización normalizó el contenedor en aspectos como diseño, capacidad de carga, dimensiones y demás cualidades.



Figura 13. Visualización de uno de los primeros contenedores fabricados por McLean. Fuente: Timetoast.

En los años sucesivos arrancó el verdadero movimiento del contenedor, empleado en navegación y transporte intermodal, después de un duro trabajo de ajuste en cuanto a instalaciones portuarias, buques, y todo lo relativo al transporte interno para su correcto uso y movilidad.

Desde aquel primer viaje en Abril de 1956, el contenedor continuó evolucionando e innovándose hasta convertirse en lo que conocemos hoy en día. Con el tiempo, se dieron cuenta que no todas las



mercancía podía ser transportadas de igual manera, así como, se crearon una amplia variedad de diferentes tipos de contenedores como refrigerados, aislantes, tanques, etc., cada uno de ellos con una tecnología única, que protege y maximiza las propiedades de los productos, para que éstos lleguen en perfecto estado a su destino.

El tiempo le dio la razón a McLean sobre lo costoso que resultaba el flete antes de los contenedores, pues los 6 dólares por tonelada que se gastaban en el movimiento, se convirtieron en tan solo 0,16 dólares. Los buques dejaron de reposar semanas completas, para quedarse tan solo unas horas en los puertos; dejaron de transportar 10,000 toneladas a 16 nudos, y comenzaron a mover 40,000 toneladas a 24 nudos.

El transportista y su “invento del siglo” no sólo lograron acortar tiempos de trabajo, sino que el transporte de mercancías pasó de hacerse de “puerto a puerto” a de “puerta a puerta”; las instalaciones portuarias se convirtieron en arrendatarios de espacios y al mismo tiempo en grandes operadores globales logísticos. Se redujeron también las tripulaciones, las estancias en los puertos y los atraques lejos de los centros urbanos, modificando el estilo de vida de quienes trabajaban dentro del sector.

Lamentablemente, a pesar de que el invento de este extraordinario visionario transformó la historia del transporte y el comercio internacional, la trascendencia de McLean ha sido poco reconocida y falleció en el 2001 casi en el anonimato.

4.2 Definición y curiosidades del contenedor marítimo-

Como comentado con anterioridad, el origen de los contenedores es casi tan antiguo como el transporte, asimismo, para una definición correcta de éstos, hay una amplia variedad de definiciones de la palabra “contenedor”, en función de los diversos ámbitos, como sigue:

La normativa ISO registrada en la Norma UNE 49-751, lo define como, un instrumento de transporte que reúne las siguientes características:

- Concebido para facilitar el transporte de mercancías, sin rotura de cargo, por uno o varios modos de transporte.
- Provistos de dispositivos que permitan su manipulación.
- Suficientemente resistente para permitir su uso repetido.
- Volumen interior de un metro cúbico como mínimo.
- Creado de forma que resulte fácil su carga y descarga.

Asimismo, el Convenio Aduanero de Ginebra, el 8 de mayo de 1956, lo definió como:

- Instrumento de transporte portátil o móvil de carácter permanente, apto para su uso reiterado y para el transporte de mercancías a granel o ligeramente embaladas, especialmente con propósito de transporte sin manipulaciones intermedias, por medio de un transporte cualquiera o la combinación de varios de ellos.

También la Ordenanza de Aduanas de España, en su artículo 138, apartado C, lo expresa como:

- Un elemento (Cajón portátil, cisterna móvil o análogo) que tenga carácter permanente y sea, por esta razón, lo suficientemente resistente para facilitar el transporte de mercancías sin rupturas o interrupción de carga, en forma reiterada por ferrocarril camión u otro medio cualquiera, que se encuentre dotados de dispositivos que faciliten su manipulación en caso de transporte, resulte sencillo llenarlo o vaciarlo, que ostente marcas o señales para su perfecta identificación y que tenga, por lo menos, un metro cúbico de cabida.

Por último, el Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedor (CSC), lo considera en los siguientes términos:

Como Contenedor se entiende un elemento de equipo de transporte:

- De carácter permanente, y por lo tanto, suficientemente resistente para permitir su empleo repetido.
- Especialmente ideado para facilitar el transporte de mercancías, por uno o varios modos de transporte, sin manipulación intermedia de la carga.
- Construido de manera que pueda sujetarse y/o manipularse fácilmente, con cantoneras para este fin.
- De un tamaño tal que la superficie delimitada por las cuatro esquinas inferiores exteriores sea: por lo menos de 150 pies cuadrados (14 m²) o, por lo menos de 75 pies cuadrados (7 m²), si lleva cantoneras superiores.

Historia - Curiosidades				
1939 - 1945	1956	1963	2006	Actualidad
II Guerra Mundial	Malcolm McLean	Sea Land	Maersk	---
El concepto de contenedor se creó al final de la II Guerra Mundial para el transporte seguro de material bélico.	El 1956 Malcolm McLean establece el servicio de transporte contenerizado e inicia el transporte multi modal mundial.	La primera línea contenerizada es Sean Land de uso múltiple y con capacidad de carga para 58 contenedores.	En el 2016, Maersk, bota un buque con capacidad de 11 mil contenedores que no cabe en el canal de Panamá.	En 2007 se transportaron el equivalente a 11 millones de contenedores de 20 pies.

Tabla 14. Historia y curiosidades de los contenedores. Fuente: Graville Containers.

Los contenedores, una vez cargados de mercancía en su interior, se colocan como máximo a una altura de ocho niveles. Actualmente son reutilizados, debido al incremento de su utilización bien en transporte marítimo o terrestre de mercancías. Su vida útil varía entre 6 y 15 años.



Curiosidades	
Cifras	Logística
<ul style="list-style-type: none"> - Un buque promedio carga 200 mil contenedores. - La medida estándar en el transporte es el TEU, el cual equivale a un contenedor de 20 pies. - Un solo contenedor, dentro del buque, puede llegar a soportar 300 toneladas., es decir, puede soportar hasta 7 contenedores tipo refrigerados encima. 	<ul style="list-style-type: none"> - Los contenedores están clasificados dentro de las normas ISO mundiales. - El BIC (Bureau Int des Containers) regula a los propietarios con los correspondiente números de contenedores - En el número del contenedor se identifica el propietario, tamaño y tipo de contenedor. - El nombre del contenedor dentro de las normas es: isocontenedor.
<p><u>Tecnologías:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Existe una variedad ilimitada de tipos de contenedores, para cada uso, ya sea para productos sólidos, líquidos y gases. - En los contenedores refrigerados se encuentra “tecnología punta”. - Los contenedores tanques se usan para polvos, líquidos y hasta para gases considerados mortales. - Los contenedores refrigerados se han usado como ataúdes para transportar cuerpos humanos congelados. - Algunos refrigerados (criogénicos) alcanzan temperaturas de menos 60 °C. - Un refrigerado mantiene su temperatura con precisiones de medio °C sin importar la temperatura exterior. - En un trayecto un refrigerado puede congelar la carga a 0°C en el trópico. - En ese mismo trayecto; ese mismo contenedor, debe calentar la carga a 0°C, cuando la temperatura es de menos 20°C en Canadá. - Algunos refrigerados controlan el nivel de oxígeno y CO2, para prolongar la vida de productos vegetales. - Los contenedores refrigerados tienen la capacidad para transportar flores. - Algunos refrigerados controlan la humedad en el interior del contenedor para igualar la humedad de la selva Tropical. - Los contenedores refrigerados han llegado a transportar placentas humanas para la industria cosmética. - Se han encontrado muertes por asfixia, cuando los estibadores entran sin precaución, a estos contenedores sin oxígeno. - El último uso más novedoso de los contenedores es el arquitectónico - Se han construido edificios, discotecas y centros comerciales solo con contenedores. 	

Tabla 15. Características de los contenedores.Fuente: Graville Containers.

4.3 Tipos y clases de contenedores

Los contenedores de carga están disponibles en varias formas, medidas y tipos, que permiten transportar casi todo tipo de mercancía de forma segura y protegida por vía marítima.

Los contenedores marítimos más usados a nivel mundial son los contenedores de 20’ y 40’ (pies), con un volumen interno aproximado de 32,6 m3 y 66,7 m3, respectivamente.

La carga máxima que pueden soportar los contenedores puede variar según la naviera y tipo de contenedor, no obstante, los contenedores de 20’ tienen un peso bruto máximo de unas 29 toneladas (carga más peso del contenedor) y los de 40’ hasta unos 32 toneladas.

Como en muchas ocasiones el contenedor se traslada en camión hasta las instalaciones de un cliente final, hay que atenderse a la legislación vigente en cada país sobre pesos máximos en camiones.

La tara o peso del contenedor puede variar desde los 1,8 a 4 toneladas para los contenedores de 20’ y de 3,2 a 4,8 toneladas para los contenedores de 40’.

No solo podemos clasificar los contenedores en función del material del que estén fabricados, sino también, claro está, según las características externas y sus dimensiones, como sigue:

Contenedores Estándar

Los contenedores estándar o para cargas en general son los contenedores más utilizados para todo tipo de cargas, éstos están cerrados por los cuatro costados y también se les puede colocar puertas en ambos lados dependiendo de los requerimientos del cliente.

Los contenedores más comunes son de 20' y 40', aunque también hay una gran variedad hasta extenderse a 20', 30', 45' y de hasta 53' para proveedores especializados.

La estandarización de los contenedores de carga está regulada por la International Organization for Standardization (ISO) y esto da la seguridad que pueden ser estibados más fácilmente y literalmente uno arriba de otro. Aunque los contenedores son fabricados en todo el mundo, deben sujetarse a las especificaciones de ISO que permitan y faciliten el transporte a través del mundo.

Hay contenedores también disponibles y especialmente diseñados para cierto tipo de cargas como los GOH, los cuales son estándar, pero se les acondiciona unas barras atravesadas o cadenas, o la combinación de éstas. Dichos contenedores están diseñados para colgar ropa sin que se ensucie o se arrugue y permite una mayor capacidad para cargar, lo que significa ahorro en la transportación y gastos de manejo.

Tamaño	Peso (Kg.)			Dimensiones internas (mm)		
	Peso Bruto	Tara	Carga útil	Long.	Ancho	Alto
20 pies	24.000	2.200	21.800	5.902	2.305	2.392
40 pies	30.480	3.800	26.680	12.032	2.305	2.390

Tabla 16. Características de los contenedores Estándar. Fuente: Marmedsa.

Tamaño	Puertas Abiertas (mm)		Volumen (m ³)
	Ancho	Altura	Capacidad
20 pies	2.341	2.280	33,2
40 pies	2.338	2.280	67,6

Tabla 17. Características de los contenedores Estándar (I). Fuente: Marmedsa.

Las indicaciones de carga útil de cada contenedor, así como su código y número de identificación están inscritas en sus puertas.

Contenedores High Cube

Los contenedores High Cube son muy similares a los contenedores estándar, excepto por una diferencia principal: los contenedores high cube tienen una altura de 9'6" (2,90 mts.) cuando los contenedores estándar tienen 8'6" (2,591). Esta altura extra hace estos contenedores ideales para cargas ligeras, voluminosas y sobredimensionadas.

Estos contenedores marítimos están contruídos en acero corten, soportando las duras exigencias del transporte marítimo. Son fuertes, seguros y resistentes a la intemperie permitiendo de manera segura, el transporte multimodal de la mercancía alrededor del mundo.

Tamaño	Peso (Kg.)			Dimensiones internas (mm)		
	Peso Bruto	Tara	Carga útil	Long.	Ancho	Alto
40 pies	30.480	3.900	26.580	12.033	2.350	2.695

Tabla 18. Características de los contenedores High Cube. Fuente: Marmedsa.

Tamaño	Puertas Abiertas (mm)		Volumen (m ³)
	Ancho	Altura	Capacidad
40 pies	2.338	2.585	76,2

Tabla 19. Características de los contenedores High Cube (I). Fuente: Marmedsa.



Figura 14. Diferencia de altura entre un contenedor High Cube y un estándar. Fuente: Zarca, S.L.

Contenedores Open Top

Los contenedores Open Top no poseen techos sólidos, en cambio tienen arcos extraíbles y una lona impermeabilizada resistente a la intemperie que es asegurada con cuerdas; simplificando significativamente el proceso de carga y descarga.

La cabecera de la puerta también se puede extraer facilitando el acceso de la carga. Los contenedores Open Top, son ideales para cargas sobredimensionadas como maquinaria.

Los arcos removibles en los contenedores Open Top no están únicamente para sostener la cubierta de lona, sino también para darle estabilidad al contenedor marítimo, por lo que en comparación con los contenedores flat rack pueden ser más apropiados para cargas de gran altura.

Los anillos de amarre en el contenedor son utilizados para asegurar la carga y prevenir su movimiento durante el transporte, estos anillos de amarre pueden soportar cargas hasta de 1,000 kg.

Tamaño	Peso (Kg.)			Dimensiones internas (mm)		
	Peso Bruto	Tara	Carga útil	Long.	Ancho	Alto
20 pies	24.000	2.140	21.860	5.894	2.344	2.347
40 pies	30.480	3.700	26.780	12.027	2.344	2.347

Tabla 20. Características de los contenedores Open Top. Fuente: Marmedsa.

Tamaño	Puertas Abiertas (mm)		Volumen (m ³)
	Ancho	Altura	Capacidad
20 pies	2.336	2.275	31,5
40 pies	2.336	2.275	67,0

Tabla 21. Características de los contenedores Open Top (I). Fuente: Marmedsa.



Figura 15. Visualización de un contenedor Open Top. Fuente: Zarca, S.L.

Contenedores Reefer.

Los contenedores refrigerados (también conocidos como contenedores reefer) son usados para el transporte de mercancías a bajas temperaturas, tales como, frutas, flores, vegetales, carnes y productos lácteos, éstos tienen una máquina de refrigeración completa e integral que es capaz de mantener temperaturas internas entre 25 y -25º centígrados. Hay contenedores disponibles de 20 y 40 pies diseñados de acuerdo a las regulaciones ISO.

Cuando los contenedores refrigerados están en terminales de carga son conectados a la fuente de energía del terminal, mientras que cuando están en un buque de carga son conectados a la fuente energética del barco, interiormente pueden estar equipados con “Packs de energía” que usan generadores diesel para activar el sistema de refrigeración, estos generadores también se usan cuando el contenedor es transportado en carretera o tren.

Los contenedores refrigerados también están equipados de ganchos en los que mercancías como carnes, entre otras, pueden ser colgadas apropiadamente.

Tamaño	Peso (Kg.)			Dimensiones internas (mm)		
	Peso Bruto	Tara	Carga útil	Long.	Ancho	Alto
20 pies	25.400	2.870	22.530	5.460	2.240	2.225
40 pies	32.500	4.535	27.965	11.550	2.250	2.215

Tabla 22. Características de los contenedores Reefer.

Tamaño	Puertas Abiertas (mm)		Volumen (m ³)
	Ancho	Altura	Capacidad
20 pies	2.240	2.180	31
40 pies	2.250	2.160	65

Tabla 23. Características de los contenedores Reefer (I).Fuente: Marmedsa.

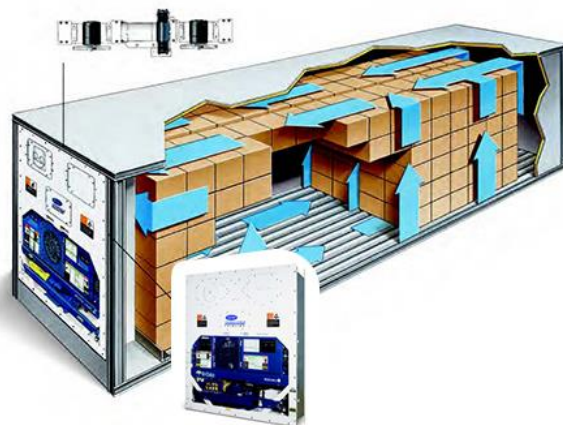


Figura 16. Ejemplo de Contenedor Reefer. Fuente: Tiba.

Contenedores Flat Rack

Los contenedores Flat Rack son igualmente usados tanto como los contenedores de 20' y 40'. Son ideales para las cargas grandes y pesadas que no pueden ser cargadas en contenedores con paredes. Los Flat Rack tienen un bastidor de carga de alta capacidad y un piso de madera blanda, las paredes en cada extremo de un flat rack pueden ser fijas o plegables.

Las paredes de los extremos en un Flat Rack proporcionan estabilidad para que puedan ser apilados uno encima del otro y los anillos de amarre que se encuentran en los carriles laterales.

Los anillos de amarre que se encuentran en los rieles laterales, en el suelo del contenedores y los postes de la esquina, permiten que la carga se sujete firmemente, éstos anillos soportan carga de hasta 2000 kg, en el caso de los flat racks de 20', y 4000 kg en el caso de flat racks de 40'.

Los contenedores también pueden ser suministrados con trinchetes y cinturones de amarre de 2 toneladas métricas y, dependiendo del tipo de carga.

Tamaño	Peso (Kg.)			Dimensiones internas (mm)		
	Peso Bruto	Tara	Carga útil	Long.	Ancho	Alto
20 pies	30.150	3.100	20.015	5.850	2.230	2.150
40 pies	40.100	6.646	30.476	12.050	2.120	1.960

Tabla 24. Características de los contenedores Flat Rack. Fuente: Marmedsa.



Figura 17. Contenedor Flat Rack conteniendo transportando una tractora. Fuente: Tiba.



Contenedores Plataforma

Los contenedores plataforma están disponibles en plataformas de 20ft y 40ft y comprenden una base reforzada sin paredes laterales ni en los extremos. La estructura de cama plana está construida de madera con un marco de acero y tiene una capacidad de carga extremadamente alta, lo que facilita concentrar grandes pesos en pequeñas áreas.

Éstos son ideales para cargas pesadas o cargas proyecto que no pueden ser transportadas en otros tipos de contenedores, como contenedores High Cube o contenedores Open Top. Los contenedores de plataforma de 40ft tienen anillos de amarre capaces de asegurar cargas de 3,000kg en los rieles laterales y los túneles (gooseneck) en cada extremo.

Los contenedores de plataforma pueden ser amarrados entre sí para crear una plataforma de mayor área para cargas pesadas y sobredimensionadas que excedan las especificaciones de un contenedor de plataforma estándar.

Tamaño	Peso (Kg.)			Dimensiones internas (mm)		
	Peso Bruto	Tara	Carga útil	Long.	Ancho	Alto
20 pies	25.400	3.080	22.320	5.988	2.398	2.231
40 pies	45.000	5.300	39.700	12.064	2.369	1.943

Tabla 25. Características de los contenedores Plataforma.Fuente: Marmedsa

Contenedores Tanque

Los contenedores tanque son usados para el embarque de gases o líquidos, usualmente son utilizados para el transporte de cargas peligrosas como combustible y sustancias tóxicas.

Los contenedores tanque deben ser llenados hasta un mínimo de 80% de su capacidad y no deben exceder el 95% de su capacidad, esto es para dejar un espacio vacío para la expansión termal así como para prevenir el derramamiento de líquidos peligrosos durante el transporte.

Aproximadamente el 95% de los contenedores tanque están construidos según las especificaciones de 20', aunque también hay contenedores de 10', 30', 40' y 45'. El marco ISO permite que estos contenedores tanque sean embarcados utilizando opciones modernas multimodales que incluyan buques de contenedores, líneas de ferrocarril y camiones. Esta flexibilidad hace que los métodos de transporte de alrededor del mundo sean seguros, confiables y rentables.

Tamaño	Peso (Kg.)			Dimensiones internas (mm)		
	Peso Bruto	Tara	Carga útil	Long.	Ancho	Alto
20 pies	30.480	3.070	27.410	---	---	---

Tabla 26. Características de los contenedores Tanque.Fuente: Marmedsa

Tamaño	Puertas Abiertas (mm)		Volumen (Litros)
	Ancho	Altura	Capacidad
20 pies	---	---	21.000

Tabla 27. Características de los contenedores Tanque (I). Fuente: Marmedsa.



Figura 18. Visualización de un contenedor tanque. Fuente: Frimaral.



Capítulo 5. Emisión de un Informe de Averías

5.1 Informe de Averías.

Una vez explicado en su cómputo general lo que son los Comisarios de Averías y la ayuda que proporcionan a las compañías de seguros, para poder resolver o minimizar los daños debido a siniestros o quiebras, procedemos a realizar tres Informes de Averías para emitir a la compañías.

Con dichos informes de Averías, se podrá comprobar como las compañías de seguros quedan afectadas como consecuencia de los siniestros y quiebras que sus propios cliente sufren, y poder comprobar que grado de afectación sufren las compañías de seguros.

Los tres Informes de Averías constarán de los siguiente:

- Informe de Averías relacionado con el transporte de contenedores vía marítima.
- Informe de Averías relacionado con el caso Hanjin.
- Informe de Averías relacionado con el hurto/robo de mercancía en un área de servicio.

Por otro lado, cabe destacar , que dichos Informes de Averías, en su apartado “causa de los daños” se explicará el grado de implicación del asegurado de ésta, por lo que en dicho apartado, se podrá saber el grado de afectación que sufre la compañía de seguros por parte de su asegurado.

Asimismo, en este apartado expondremos todos los conocimientos adquiridos hasta el momento, con la firme resolución de dar respuesta, a la compañía de seguros que nos requiera, a las tres siguientes preguntas:

- ¿Qué ha pasado?
- ¿Cómo ha pasado?
- ¿Por qué ha pasado?

Por otro lado, en el apartado “*Extensión de los daños*” de cada uno de los tres Informes de Averías, se podrá comprobar y constatar el montante real que las compañías de seguro afectadas han de pagar a sus clientes, no obstante, al no disponer de la Póliza de seguros de cada cliente, no podemos saber exactamente que parámetros pueden entrar como reclamación o no.

Por lo que respecta a estos expedientes, cabe mencionar que todos los nombres de la firmas mencionadas, personas implicadas y documentación son inventados y carecen de cualquier valor documental e informativo, al objeto de preservar la intimidad de éstos y privacidad.



Menztric Servicios Periciales

MENSZRIC SERVICIOS PERICIALES, S.L.U.

C/ Juli Garreta 32

Oficina 5-c

08950 Esplugues de Llobregat (Barcelona)

E-Mail: e.alvarez18@gmail.com

Sedes en:

Hamburgo • Madrid • Oviedo • Munich

Oslo • Moldavia • Atenas

5.2 Informe de Averías No. 1

Ref. Menszric No.: 1-MSZC



Informe de Averías No. 1-MSZC

Principal	MCMILGHURST WTH INSURANCE Ffordd Cardfan No. 3 LL36 0DB Tywyn (Galés)
Asegurado	ROLLED ACTING AUF
Póliza	B049834XC43
S/Referencia	9453243

Remitente	ROLLED ACTING AUF S.A. Lower Cardiff Road No. 14 LL53 PWLLHELI (Gales)
Receptor	SERIAL CRISTALINO LDA High Road street No. 45 Maputo (Mozambique)

Fecha / Lugar de Inspección	El 22 de mayo de 2.017, en las instalaciones de la firma receptora Serial Cristalino Lda, en Maputo (Mozambique).
Inspección Requerida por	Sres. MCMILGHURST WTH INSURANCE, en Tywyn (Gales), el 20 de mayo de 2.017
Personas Presentes	Sr. Américo, responsable de la firma Serial Cristalino Lda. Menzric Servicios Periciales, en representación de McMilghurstWthInsurance <u>Habiéndose mantenido diversas conversaciones telefónicas con:</u> <ul style="list-style-type: none">• Sra. Luisa Monique, responsable del departamento de siniestro de la firma Serial Cristalino Lda.• Sr. Christian Sönnen, responsable del departamento de administración de la firma Rolled Acting Auf S.A.

Interés	Propietario de la mercancía	ROLLED ACTING AUF S.A.	
	Mercancía a inspeccionar	Quince (15) bultos, conteniendo un total de ciento y treinta y ocho (138) unidades de LAMINADOS DE VIDRIO, de diferentes dimensiones	
		Peso Bruto	27.555,- Kg.
		Valor Factura	10.422,05 Euros [CIF Maputo]

Nota: El contenedor mencionado, No. ENRI-123456/7, transportaba más mercancía con un total de doscientos (200) bultos más procedentes del mismo remitente, hasta completar un total de 27.550,- Kilos, siendo el importe de toda esta mercancía correspondiente a 22.472,68 Euros, según información verbal aportado por la firma asegurada.

Transportista	Agente transitario del exportador	MILLENSIM TRANSPORTS Crasford Nemesis Road No. 34 CF99 Cardif (Gales)			
	Transportista Marítimo	MAXS MARITIMES CARRIAGING SHIPPING & CO., WALES			
	Operador logístico en origen	MCPAX - TRANSPORT OFFICE MARINE, CO. Byng Sant No. 5 SA6 Swansea (Gales)			
Documentos de transporte	Un (1) Conocimiento de embarque (B/L) No. 56443, fechado el 11 de abril 2.017.				
		HBL No.	Fecha	Instrucciones	Reservas
		56443	11/04/17	---	---
Rutas efectuadas	Transporte principalmente por vía marítima, en el interiorcontenedor de 40' No. ENRI-123456/7, realizándose embarque desde el Puerto de Cardiff (Gales), el día 5 abril de 2.017, a bordo del buque "Red Kritr", con destino el puerto de Maputo (Mozambique), si bien se realizó trasbordo del contenedor al buque "JollyPewh", el día 12 de mayo de 2.017, en el puerto de Durban (Sudáfrica), llegando a destino el 17 mayo de 2.017.				

Hechos	
Situación a la llegada de nuestra intervención	En el momento de nuestra llegada, la mercancía ya había sido descargada, encontrándose ésta en la instalaciones de la firma receptora.
Marcas	<u>Etiquetados descriptivos del producto transportado, mostrando, entre otros:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Cliente. - Número de pedido. - Número de láminas contenidas. - Dimensiones. - Peso del producto. - Modelo.
Embalaje	<p>Ciento treinta y ocho (138) unidades de laminado de vidrio, dispuestos en un total de quince (15) cajones o estructuras de madera rectangulares.</p> <p>Los cajones o estructuras rectangulares de madera eran consistentes básicamente en un marco rígido de madera circundando las aristas del atado del laminado.</p> <p>Este marco o estructura de madera iba convenientemente reforzado para mantener cohesión y rigidez al cajón entero. Así, se observaron dos (2) flejes metálicos dispuestos en sentido vertical y uno (1) en sentido horizontal, rodeando cada estructura entera, a modo de reforzar la cohesión del conjunto.</p> <p>Los laminados portaban protecciones de cartón en aristas, yendo separadas las unidades por tacos de porexpán / cartón duro en las esquinas y centro para evitar</p>



	<p>contacto entre ellas.</p> <p>El embalaje en sí mismo resultaba consistente y, por tanto, adecuado, para la realización de un transporte, sujeto siempre a una manipulación correcta en todo momento.</p>
Estiba / trincaje	<p>No observada, si bien, el receptor nos mostró una (1) fotografía (<i>aportada</i>), donde se apreciaba que los cajones que iban contenidos dentro del contenedor tipo “Open-Top” para carga seca de 40’, matrícula ENRI-123456/7, estaban ligeramente inclinados hacia un lado de la pared de éste (<i>véase apartado “Causa de los daños”</i>).</p>

Conclusiones de la intervención pericial	
Acontecimientos e Interés	<p>La firma Rolled Acting Auf S.A., en Pwllheli (Gales), vendió una (1) partida de doscientos quince (215) bultos, de los cuales quince (15) bultos estaban compuestos por un total de ciento treinta y ocho (138) unidades de laminados de vidrio, de diferentes dimensiones, a la firma Serial Cristalino, en Maputo (Mozambique).</p> <p>Para transportar dicha mercancía desde Pwllhelli (Gales) hasta Maputo (Mozambique), se contrataron los servicios de la firma asegurada, Millensim Transports, en Cardiff (Portugal).</p> <p>La mercancía objeto de nuestro interés fue cargada en el interior de contenedor de 40’ tipo “Open Top” No. ENRI-123456/7, no siéndonos indicado quien fue la empresa responsable de la estiba y trincaje de la mercancía en el interior de dicho contenedor.</p> <p>En fecha 10 de abril de 2.017, dicho contenedor fue cargado en el interior del buque “Red Kritr”, en el Puerto de Cardiff (Gales), con destino el puerto de Maputo (Mozambique), haciendo escala en el puerto de Durban (Sudáfrica), y llegando a bordo del buque “JollyPewh”, previo trasbordo, al puerto de Maputo (Mozambique), el día 15 de mayo de 2.017.</p> <p>Tras pasar dos (2) días de formalidades en el departamento de Aduanas del puerto de Maputo, llegó a destino final el día 17 de mayo de 2.017.</p> <p>No obstante, no fue hasta cuando se procedió al desconsolidado de dicho contenedor cuando se percataron de la existencia de daños en parte de la mercancía, detectándose que numerosas láminas de vidrio se encontraban afectadas.</p>

Resultado de nuestra intervención	La mercancía objeto de nuestro interés estaba formada por una consigna compuesta por quince (15) bultos, conteniendo un total ciento treinta y ocho (138) unidades de Láminados de vidrio, de diferentes dimensiones, transportadas en interior del contenedor de 40' No. ENRI-123456/7, como sigue:					
	Cajón No.	Descripción	Ancho (cm.)	Altura (cm.)	Peso (Kg.)	Cantidad
	61		3.990,00	2.760,00	275,00	2
			3.990,00	2.370,00	236,00	2
			3.990,00	2.760,00	275,00	2
			2.250,00	2.760,00	155,00	1
	62		3.990,00	2.370,00	236,00	2
			3.990,00	2.760,00	275,00	2
			3.990,00	2.370,00	236,00	2
			2.250,00	2.760,00	155,00	1
	63		3.000,00	2.370,00	----	10
	64		3.000,00	2.370,00	178,00	7
			2.000,00	2.760,00	138,00	4
	65		3.000,00	2.370,00	---	7
			2.000,00	2.760,00	---	3
	66	5+5.2 Incolor	3.000,00	2.760,00	207,00	7
			2.250,00	2.760,00	155,00	1
	67		3.000,00	2.760,00	207,00	8
	68		3.000,00	2.760,00	207,00	2
			2.000,00	2.760,00	138,00	3
			2.250,00	2.370,00	133,00	1
			2.250,00	2.370,00	133,00	1
			2.250,00	2.370,00	133,00	1
			3.000,00	2.760,00	----	7
	72		3.660,00	2.400,00	220,00	8
	73		2.700,00	2.300,00	135,00	11
	74		2.700,00	2.300,00	---	11
	75		2.700,00	2.200,00	149,00	12
76		2.700,00	2.200,00	149,00	12	
77		3.660,00	2.400,00	220,00	2	
		2.700,00	2.300,00	155,00	4	
		2.700,00	2.200,00	149,00	2	
Laminados de vidrio transportados					138	
Reunidos con el Sr. Amorin, responsable de la firma receptora, éste nos mostró la mercancía, la cual ya se encontraba descargada del contenedor, si bien, durante nuestra intervención, presenciamos cómo diferentes operarios realizaban el desmontaje de los embalajes que cubrían las unidades de láminas de vidrio.						

	<p>Asimismo, el Sr. Amorin, nos manifestó que una vez procedieron con la retirada de la lona superior del contenedor, observaron que los cajones o estructuras rectangulares de madera estaban desplazadas e inclinadas hacia una de las paredes de dicho contenedor, presentándose asimismo los flejes horizontales y verticales en banda.</p> <p>Seguidamente y mediante el uso de una máquina de vacío, se separaron aquellos laminados que se encontraban en buen estado de los que presentaban daños.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="496 595 903 896">  <p>Figura 19. Procesos de segregación de la mercancía afectada. Fuente: Propia</p> </div> <div data-bbox="956 595 1362 896">  <p>Figura 20. Procesos de segregación de la mercancía afectada. Fuente: Propia</p> </div> </div> <p>Una vez realizados los procesos de desembalaje, pudimos comprobar que un total de once (11) estructuras de madera rectangulares o cajones, de las quince (15) que había en total, presentaban daños, constatando que cuarenta y ocho (48) laminados de vidrio presentaban roturas de diverso grado, así como rayadas.</p> <p>De estas últimas, parte de ellas solo presentaban una pequeña sección rayada, si bien y al tener que presentar unas dimensiones, diseño y calidad concretas, no podían ser utilizadas, ya que debían ser instaladas de inmediato, según nos manifestó el Sr. Amorin y pudimos comprobar por nuestra parte.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="496 1424 903 1724">  <p>Figura 21. Estado de los cristales afectados. Fuente: Propia.</p> </div> <div data-bbox="956 1424 1362 1724">  <p>Figura 22. Estado de los cristales afectados. Fuente: Propia.</p> </div> </div>
<p>Documentación Faltante</p>	<p>A la fecha de emisión del presente Informe de averías, no se nos ha facilitado Escrito de reclamación, Factura de reclamación de la mercancía dañada, así como quién fue el encargado de estibar y trincar la mercancía en el interior de dicho contenedor.</p>

<p>Causa de los daños</p>	<p>En base a todo lo anteriormente señalado y salvo prueba posterior en contrario, los daños deben ser propiamente atribuibles a un defecto de estiba / trincaje de la mercancía en el interior del contenedor.</p> <p>Al respecto y sobre la base de las informaciones aportadas por parte del Sr. Amarin, responsable de la firma receptora, los cajones no se presentaban cohesionados entre ellos en el interior del contenedor, quedando espacios libres, de tal forma que al quedar los vidrios al descubierto en sus caras frontales y traseras, éstas tocaron entre sí, produciéndose los daños antedichos.</p>
<p>Extensión de los daños</p>	<p>No plenamente determinada, al carecer hasta la fecha de Nota de cargo y desconocer el precio unitario de cada laminado, estimándose no obstante un valor comercial de los mismos de 3.625,- Euros.</p> <p>Por otra parte, desconocemos el montante de posibles reclamaciones en concepto de la parte proporcional del flete.</p> <p>A título informativo, el peso estimado de la mercancía afectada se situaría en 9.000,- Kg. aproximadamente.</p>
<p>Observaciones</p>	<p>No habiendo sido facilitada la reclamación formalizada, quedamos a expensas de que ésta se produzca y se nos facilite copia, la cual será debidamente estudiada, ajustando la liquidación de la reclamación si ello procede.</p> <p>Asimismo, no fuimos informados acerca de quién fue el responsable de realizar el trincaje y estiba de la mercancía, no aportándonos tampoco los Packing list correspondientes a los cajones Nos. 63, 65, 69 y 75, por lo que, en caso de ser recepcionada dicha información y documentación, se procedería a la emisión de la correspondiente adenda al presente Informe de Averías..</p>
<p>Documentos adjuntos</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Copia Factura Comercial No. 345-1, fechada el 6 de abril de 2.017. - Copia Conocimiento de embarque No. 56443, fechado 11 de abril de 2.017. - Copia Packing List No. 345, fechado el 6 de abril de 2.017.



¿Cómo afectan los sinietros/bancarrotas de las empresas navieras a la compañías de seguros? Caso Hanjin

El expediente con Número de Referencia: 1-MSZC, se emite bajo la mayor consideración de nuestros Principales, todo lo redactado durante éste, queda expuesto bajo la documentación e información aportada durante el tiempo transcurrido durante nuestra intervención, no haciendose responsables el presente firmante de las condiciones, terminos y cantidades u otras variables que puedan encontrarse en la Póliza de seguros de la firma asegurada.

Inspección realizada mediante Agente Local de Maputo (Mozambique)

Barcelona, 5 de julio de 2.017

Enric Álvarez Aparicio
Comisario de averías



Menzric Servicios Periciales

MENSZRIC SERVICIOS PERICIALES, S.L.U.

C/ Juli Garreta 32

Oficina 5-c

08950 Esplugues de Llobregat (Barcelona)

E-Mail: e.alvarez18@gmail.com

Sedes en:

Hamburgo • Madrid • Oviedo • Munich

Oslo • Moldavia • Atenas

5.3 Informe de Averías No. 2

Ref. Menszric No.: 2-MSZC



Informe de Averías No. 2-MSZC

Principal	GARCIA SEGUROS MILENIOS Avenida de los Santos No. 14 Edificio Wanda, Bloque 3-24 28070 Madrid
Asegurado	FOMESA McMETZ
Póliza	5GSM342874
S/Referencia	9453242

Remitente	NANTONG YOULONG MEATS CO., LTD Tonguy Road, Haian Economic Development Zone, Jiansu province 226600 Nantong (China)
Receptor	FOMESA McMETZ Carrer de les Disnaties No. 65 17070 Girona

Fecha / Lugar de Inspección	No realizada, al tratarse de un non Survey.
Inspección Requerida por	Sres. GARCIA SEGUROS MILENIOS, en Madrid, el 22 de mayo de 2.017.
Personas Presentes	No aplicable al tratarse de un “Non Survey”

Interés	Propietario de la mercancía	FOMESA McMETZ	
	Mercancía a inspeccionar	Dos (2) contenedores de 40'. Mercancía cargada en primer lugar en el contenedor No. MGFC-898879/6, siendo posteriormente trasvasada al contenedor No. TYHR-717107/2, conteniendo la siguiente existencia: Mil dos cientos setenta y cuatro (1.274) bultos, conteniendo CARNE DE CERDO CONGELADA.	
		Peso Bruto	23.896,20,- Kg.
		Valor Factura	51.826,95 Euros.

Transportista	Agente transitario del exportador	UNIVERSAL MENIM LOGISTICS, S.A. Plaza Calmar de Música de la Comunidad Valenciana, 12 Edificio las Cartas 46013 Valencia		
	Transportista Marítimo	HANJIN SHIPPING Gukjegeumyung-Ro 2-Gil – Yeongdeungpo-Gu Seoul 150-949 (Corea)		
	Operador logístico en origen	No aplicable.		
Documentos de transporte	Un (1) Conocimiento de embarque No MDSBCN01949300, fechado el 22 de septiembre de 2.016.			
Rutas efectuadas	Por vía marítima, con origen el puerto de Nantong (China) previsto al puerto de Barcelona en el interior de contenedor No MGFC-898879/6 y TYHR-717107/2, a bordo del buque “Hyundai Pride”. Transporte amparado bajo Conocimientos de embarque (B/L) No. MDSBCN01949300, fechado el 22 de septiembre de 2.016.			

Hechos	
Situación a la llegada de nuestra intervención	No aplicable.
Marcas	No inspeccionada
Embalaje	No inspeccionado.
Estiba / trincaje	No inspeccionado.

Conclusiones de la intervención pericial	
Acontecimientos e Interés	No aplicable.
Resultado de nuestra intervención	Sobre la base de la información recopilada, se establece que la compañía naviera Hanjin Shipping declaró, en fecha 30 de agosto de 2.016, suspensión de pagos tras la negativa de los bancos acreedores de refinanciar sus deudas, que ascendían a casi 4.500 millones de euros a finales del año 2.015. Como consecuencia de lo anterior, la flota de dicha naviera, estimada en 132 barcos contenedores y buques de carga, quedó en su mayoría bloqueada, al



¿Cómo afectan los siniestros/bancarrotas de las empresas navieras a la compañías de seguros? Caso Hanjin

	<p>impedir los puertos su entrada ante el temor de que la empresa no pudiese asumir los costes y tasas de las operativas, quedando paralizados miles de contenedores a la espera de determinar fecha y lugar de descarga de los mismos.</p> <p>En el caso que nos ocupa y estando inmovilizada la mercancía perteneciente a la firma FOMESA McMETZ, éstos sufrieron demoras en la entrega, trasvase de contenedor y sufriendo por ello extra-costes.</p>
Documentación Factante	A la fecha de emisión del presente Informe de averías, no se nos ha facilitado Escrito de reclamación, Factura de reclamación de la mercancía dañada, así como quién fue el encargado de estibar y trincar la mercancía en el interior de d contenedor Nos.MGFC-898879/6 y . TYHR-717107/2.

Causa de los daños	Extra-costes por demoras / pagos necesarios, trasvase, cambio de puerto para la liberalización del contenedor.
---------------------------	--

Extensión de los daños	<p>En base a la información y documentación aportada por parte del asegurado, el importe de las faltas reclamadas, se establecería en las siguientes cantidades:</p>													
	<table border="1"><thead><tr><th colspan="2">DESGLOSE EXTENSIÓN DE LA RECLAMACIÓN</th></tr><tr><th>Concepto (Factura Transportes Gervasi, S.A.)</th><th>Importe (€)</th></tr></thead><tbody><tr><td>Transporte contenedor MGFC-898879/6</td><td>330,00</td></tr><tr><td>Transporte contenedor TYHR-717107/2</td><td>330,00</td></tr><tr><td>Total</td><td>660,00</td></tr></tbody></table>	DESGLOSE EXTENSIÓN DE LA RECLAMACIÓN		Concepto (Factura Transportes Gervasi, S.A.)	Importe (€)	Transporte contenedor MGFC-898879/6	330,00	Transporte contenedor TYHR-717107/2	330,00	Total	660,00			
	DESGLOSE EXTENSIÓN DE LA RECLAMACIÓN													
	Concepto (Factura Transportes Gervasi, S.A.)	Importe (€)												
Transporte contenedor MGFC-898879/6	330,00													
Transporte contenedor TYHR-717107/2	330,00													
Total	660,00													
<table border="1"><thead><tr><th>Concepto (Factura Terminal Catalonia, S.A.)</th><th>Importe (€)</th></tr></thead><tbody><tr><td>Costes Terminal</td><td>926,50</td></tr><tr><td>Total</td><td>926,50</td></tr></tbody></table>	Concepto (Factura Terminal Catalonia, S.A.)	Importe (€)	Costes Terminal	926,50	Total	926,50								
Concepto (Factura Terminal Catalonia, S.A.)	Importe (€)													
Costes Terminal	926,50													
Total	926,50													
<table border="1"><thead><tr><th>Concepto (Roatum Raiders)</th><th>Importe (USD)</th><th>Importe (€)</th></tr></thead><tbody><tr><td>Conexiones contenedor MGFC-898879/6</td><td></td><td>108,00</td></tr><tr><td>Flete Combalia contenedor MGFC-898879/6</td><td rowspan="2">150,00</td><td>144,00</td></tr><tr><td>Flete Hanjin contenedor TYHR-717107/2</td><td></td></tr><tr><td>Total</td><td></td><td>252,00</td></tr></tbody></table>	Concepto (Roatum Raiders)	Importe (USD)	Importe (€)	Conexiones contenedor MGFC-898879/6		108,00	Flete Combalia contenedor MGFC-898879/6	150,00	144,00	Flete Hanjin contenedor TYHR-717107/2		Total		252,00
Concepto (Roatum Raiders)	Importe (USD)	Importe (€)												
Conexiones contenedor MGFC-898879/6		108,00												
Flete Combalia contenedor MGFC-898879/6	150,00	144,00												
Flete Hanjin contenedor TYHR-717107/2														
Total		252,00												

	Concepto Total	Importe (€)
	Concepto (Factura Transportes Gervasi, S.A.)	660,00
	concepto (Factura Terminal Catalonia, S.A.)	926,50
	Concepto (Roatum Raiders)	252,00
	Total	1.838,50

Indicar que la Naviera Hanjin no pagó dichos costes, los cuales debería haber sido facturados por la terminal a dicha naviera. Debido a lo anterior, el asegurado tuvo que asumir dichos costes al objeto de liberar el contenedor, debiendo abonar tanto los gastos de salida del contenedor como contenedor como de retorno (ya vacío), además de los costes administrativos.

Observaciones	No aplicable.
----------------------	---------------

Documentos adjuntos	<ul style="list-style-type: none"> - Copia Conocimiento de embarque No. MDSBCN01949300, fechado el 22 de septiembre de 2.016. - Copia Factura No. 1234321, emitida por Terminal Catalonia S.A.⁶ al asegurado, fechada el 26 de octubre de 2.016. - Copia Factura No. 5.56, emitida por Transportes Gervasi, S.A.⁷ al asegurado, fechada el 31 de agosto de 2.016. - Copia Factura No. 8945333, emitida por Roatum Raiders⁸ al asegurado, fechada el 23 de septiembre de 2.016.
----------------------------	---

6 TERMINAL CATALONIA
Edificio Catalonia
Avenida Cerc del Port No. 88
08820 El Prat de Llobregat (Barcelona)

7 TRANSPORTES GERVASI, S.A.
Avenida de les Infantetes No. 12
08950 Esplugues de Llobregat (Barcelona)

8 ROATUM RAIDERS
Paseo de la Zona Franca, 11
08038 Barcelona



¿Cómo afectan los siniestros/bancarrotas de las empresas navieras a la compañías de seguros? Caso Hanjin

El expediente con Número de Referencia: 2-MSZC, se emite bajo la mayor consideración de nuestros Principales, todo lo redactado durante éste, queda expuesto bajo la documentación e información aportada durante el tiempo transcurrido durante nuestra intervención, no haciendose responsables el presente firmante de las condiciones, terminos y cantidades u otras variables que puedan encontrarse en la Póliza de seguros de la firma asegurada.

Inspección realizada mediante Agente Local de Maputo (Mozambique)

Barcelona, 17 de julio de 2.017

Enric Álvarez Aparicio
Comisario de averías



Menzric Servicios Periciales

MENSZRIC SERVICIOS PERICIALES, S.L.U.

C/ Juli Garreta 32

Oficina 5-c

08950 Esplugues de Llobregat (Barcelona)

E-Mail: e.alvarez18@gmail.com

Sedes en:

Hamburgo • Madrid • Oviedo • Munich

Oslo • Moldavia • Atenas

5.4 Informe de Averías No. 3

Ref. Menszric No.: 3-MSZC



Informe de Averías No. 3-MSZC

Principal	GARCIA SEGUROS MILENIOS Avenida de los Santos No. 14 Edificio Wanda, Bloque 3-24 28070 Madrid
Asegurado	ACTIVIDADES CAFETERAS DE MURIEL S.L.
Póliza	5GSM345476
S/Referencia	9453243

Remitente	ACTIVIDADES CAFETERAS DE MURIEL S.L. C.L.A. (Centro Logístico de Abastecimiento) Carretera de Andalucía, Salida No.13 C/ Río Guadalhorce, 17 28906 Getafe (Madrid)
Receptor	① PARQUE DIAGONAL MAR C.C. Diagonal Mar Avenida Diagonal, 17 08019 Barcelona ② CAFETERIA BARCELONA C.C. La Maquinista C/ Ciudad de Asunción No. 34 08030 Barcelona ③ CAFETERIA PREMIUM SANT CUGAT Av. de la Vía Solidaritat, 34 08174 Sant Cugat del Vallés (Barcelona) ④ TETERIA CARMINA C/ del Congreso s/n 08850 Gavá (Barcelona) ⑤ TETERIA MARLOM C.C. Splau 08030 Barcelona ⑥ TETERIA MARMESINA Ed. Hesperia Tower Av. Mare del Carme 08907 Hospitalet de Llobregat (Barcelona)

	<p>⑦ TRONO DEL MUNDO CAFETERO C.C. Mataró Parc C/ Estrasburg, 18 08304 Mataró (Barcelona)</p> <p>⑧ CAFETERIA DEL VALLÈS C/ del Compte de Montolivo 08150 Parets del Vallès (Barcelona)</p> <p>⑨ SOMAR COFFE C.C. y de Ocio Parc del Vallès 08223 Terrasa (Barcelona)</p> <p>⑩ SONAR CATARSIS C/ de la Fontanella, 23 08010 Barcelona</p> <p>⑪ SONAR CARTARSE ST. ADRIÁN 08930 Sant Adrià del Bessos (Barcelona)</p>
--	---

Fecha / Lugar de Inspección	El 24 de mayo de 2.017, en el alegado lugar del robo, en el área de servicio rausar autovia N-2, a la altura de la localidad de Alfajarín
Inspección Requerida por	Sres. GARCIA SEGUROS MILENIOS, en Madrid, el 23 de mayo de 2.017.
Personas Presentes	<p>Personal del área de servicio de Alfajarín (Zaragoza). AdvanceSurveyGroup, en representación de AXA SEGUROS GENERALES, S.A.</p> <p><i>Habiéndose mantenido diversas conversaciones telefónicas con:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Sra. Marta Bonill, responsable de la firma Actividades Cafeteras de Muriel S.L. - Sr. Laura Rodríguez, representante de la firma Transporte Genaro, S.A.

Interés	Propietario de la mercancía	ARTIC MOMENTS LUCK		
	Mercancía a inspeccionar	El interés motivo de nuestra intervención decía estar compuesto por once (11) partidas constituidas por treinta y dos (32) pallets, con trescientos setenta (370) bultos, conteniendo MÁQUINAS DE CAFÉ, especificaciones según documentación aportada:		
		Peso Bruto	2.909,- Kg.	
		Valor Factura	15.393,34 Euros. (Parcial)	



Transportista	Transportista efectivo	IPC TRANSPORTES C/ de la Marmota, 19 08788 Vilanova del Camí (Barcelona)																		
	Por cuenta	TRANSPORTES GENARO S.A. Ronda del Litoral, 34 08025 Barcelona																		
	Operador logisitico	ACTIVIDADES CAFETERAS DE MURIEL S.L. C.L.A. (Centro Logístico de Abastecimiento) Carretera de Andalucía, Salida No.13 C/ Río Guadalhorce, 17 28906 Getafe (Madrid)																		
<i>Nota:</i> La firma asegurada contrató los servicios de la empresa transportista Transportes Genaro s.a., en Barcelona, siendo ésta última quien contrató los servicios de IPC Transportes, en Vilanova del Camí (Barcelona). No obstante, se nos indicó que la cabeza tractora del vehículo porteador matrícula 5675-GPH, pertenecía a la firma Transportes Genaro s.a., y el semirremolque matrícula R-5436-BCN, era propiedad de la firma IPC Transportes																				
Documentos de transporte	Una (1) Carta de Transporte General y dos (2) Cartas de Transporte Individual, como sigue:																			
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Documento No.</th> <th>Fecha</th> <th>Instrucciones</th> <th>Reservas</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Carta de Transporte General No.: 17012015</td> <td>09/05/17</td> <td>---</td> <td>---</td> </tr> <tr> <td>Carta de Transporte Individual No.: 17012013</td> <td>09/05/17</td> <td>---</td> <td>(1)</td> </tr> <tr> <td>Carta de Transporte Individual No.: 17012018</td> <td>09/05/17</td> <td>---</td> <td>(2)</td> </tr> </tbody> </table>				Documento No.	Fecha	Instrucciones	Reservas	Carta de Transporte General No.: 17012015	09/05/17	---	---	Carta de Transporte Individual No.: 17012013	09/05/17	---	(1)	Carta de Transporte Individual No.: 17012018	09/05/17	---	(2)
	Documento No.	Fecha	Instrucciones	Reservas																
	Carta de Transporte General No.: 17012015	09/05/17	---	---																
Carta de Transporte Individual No.: 17012013	09/05/17	---	(1)																	
Carta de Transporte Individual No.: 17012018	09/05/17	---	(2)																	
(1) En la Carta de Transporte Individual se insertaron reservas, indicando lo siguiente: <i>Incidencia pallet abierto, falta de mercancía..</i>																				
(2) En la Carta de Transporte Individual se insertaron reservas, indicando lo siguiente: <i>Incidencia (Palet abierto) falta producto por robo, llegada 09:15.</i>																				
Rutas efectuadas	La mercancía habría viajado por carretera, en régimen de caga completa desde las instalaciones de la firma asegurada ACTIVIDADES CAFETERAS DE MURIEL S.L.. en Getafe (Madrid), hasta los almacenes de las distintas firmas receptoras en Barcelona, en el interior de vehículo porteador matrícula 5675-GPH para la cabeza tractora y R-5436-BCN para el semirremolque.																			

	Mercancía amparada bajo Carta de Transporte General No.: 17012015, fechada el 9 de mayo de 2.017.
--	---

Hechos	
Situación a la llegada de nuestra intervención	No aplicable.
Marcas	<p>No observadas.</p> <p>La mercancía fue robada, por lo que no pudimos inspeccionar las marcas que ésta presentaba.</p> <p>No obstante, y en base a información verbal aportada, etiquetas relativas a la expedición, indicándose expedidor y destinatario, entre otros.</p>
Embalaje	<p>No observado.</p> <p>No obstante, y en base a la información verbal aportada, la mercancía iba dispuesta en el interior de sus envases comerciales constituidos por cajas de cartón, colocadas sobre pallets de madera, cohesionado el conjunto mediante diversas vueltas de film plástico retráctil.</p>
Estiba / trincaje	<p>No observada.</p> <p>No obstante, y en base a la información aportada, pallets dispuestos sobre el plan del semirremolque porteador matrícula R-5436-BCN.</p>

Conclusiones de la intervención pericial	
Acontecimientos e Interés	No aplicable.
Resultado de nuestra intervención	<p>En base a la información verbal y documental recopilada se establece que parte de la mercancía no fue entregada en destino final, como consecuencia de un alegado hurto.</p> <p>Según esta información, en fecha 8 de mayo de 2.017, la mercancía se encontraba cargada en el interior del semirremolque porteador matrícula R-5436-BCN en las instalaciones de la firma asegurada, sitas en Getafe (Madrid).</p> <p>Sobre las 16 horas del mismo día, el conductor del vehículo matrícula 5675-GPH, enganchó el semirremolque matrícula R-5436-BCN conteniendo la mercancía, abandonando las instalaciones de la firma remitente.</p> <p>A las 21:18 horas del mismo día, el conductor del vehículo porteador estacionó el mismo en el Área de servicio de Rausan, sita en la Autovía N-2, a la altura de</p>



	<p>la localidad de Alfajarín (Zaragoza), al objeto de descansar y cenar.</p> <p>Transcurridos cuarenta minutos, el chofer procedió a buscar el camión, para proseguir el viaje. No obstante, a su llegada, se percató que la puerta trasera del semirremolque estaba abierta y que la lona derecha del mismo se presentaba cortada en una dimensión aproximada de un (1) metro, habiéndole sidos sustraídos un total de doce (12) bultos, los cuales contenían máquinas de café, marca “Nespresso” y “Nestle”.</p> <p>Seguidamente, a las 01:58 horas del día siguiente, efectuó una parada en la calle Edison, de Montornès del Vallès (Barcelona), al objeto de descansar y dormir.</p> <p>Posteriormente, a las 06:48 horas del día 9 de mayo de 2.017, el conductor reanudó su marcha, en dirección a las distintas firmas receptoras en Barcelona, siendo sobre las 9 horas en un receptor Teteria Marlom, anotadas reservas en el Documento de transporte individual No. 17012013 , el cual se encontraba abierto y faltaba producto.</p> <p>A tenor de lo anterior, el conductor del vehículo porteador, se dirigió a las 11:47 horas, del mismo día al cuartel de la Mossos d’Esquadra de Mollet del Vallès (Barcelona), al objeto de cursar la correspondiente Diligencia de exposición de hechos, con Atestado No. 378345/2017 AT USCMOLLETV.</p> <p>Efectuada la diligencia, el conductor prosiguió con las diferentes entregas a las distintas firmas receptoras, siendo sobre 12:15, del mismo día, cuando arribó a las instalaciones de la firma Somar Coffe, en Terrasa (Barcelona), si bien, personal de dicha firma, comprobó que faltaba mercancía, por lo que se insertaron las correspondientes reservas en el documento de transporte No. 17012018</p> <p>Por todo ello, en fecha 23 de mayo de 2.017, fuimos requeridos por parte de nuestros Principales, al objeto de determinar la causa y extensión de las faltas alegadas.</p> <p>Personados en el lugar y fecha anteriormente indicados, y tras haber mantenido diversas conversaciones telefónicas con el asegurado, se pudo constatar lo siguiente:</p>
--	---

- La mercancía objeto de nuestro interés estaba compuesto por once (11) partidas constituidas por treinta y dos (32) pallets, con trescientos setenta (370) bultos, conteniendo Máquinas de café, para diversas firmas de Media Markt, como sigue;

Receptor	Pallets	Cajas	Kilos
Parque Diagonal Mar	8	32	120,00
Cafeteria Barcelona	12	165	794,00
Cafeteria Premium Sant Cugat	1	27	540,00
Teteria Carmina	4	68	902,00
Teteria Marlom	1	24	480,00
Teteria Marmesina	1	2	22,00
Trono Del Mundo Cafetero	1	19	2,00
Cafeteria Del Vallès	1	14	9,00
Somar Coffe	1	17	0,00
Sonar Catarsis	1	1	20,00
Sonar Cartarse St. Adrián	1	1	20,00
Totales	32	370	2.909,00

- No obstante a lo anterior y como anteriormente indicado, personas desconocidas sustrajeron parte de la carga mientras el conductor del vehículo porteador se encontraba cenando en el Area de servicio Rausan, en el término municipal de Alfajarín (Zaragoza), constatándose que la unidades sustraídas ascendían a las siguientes cantidades:

Referencia	Descripción	Uds.
1361071	MC ES DI- Nestle'ED305.E	10
1136338	MC ES DI- Nespresso EN125	8
1168808	MC ES DI- Nespresso EN110	4
1274134	MC ES DI- Nespresso EN550	2
1274135	MC ES DI- Nespresso EN550	2
1274136	MC ES DI- Nespresso EN550	2
1274137	MC ES DI- Nespresso EN126	2
1318444	MC ES DI- Nespresso EN521	2
1334323	MC ES DI- Nespresso EN167	2
Total unidades sustraídas		34

A la fecha de emisión del presente Informe de averías la mercancía faltante no ha sido localizada, debiendo ser considerada como una pérdida total.

En base a la información verbal y documentación aportada, se establecería lo siguiente:

- El alegado robo se produjo mientras el chofer estaba realizando una parada para descansar y cenar en el Área de servicio de Rausan, entre las 21:48 horas y 22:01 del día 9 de mayo de 2017, siendo esa hora en la que abandonó el lugar.
- Al parecer el chofer aparcó en la explanada situada en la parte trasera correspondiente a la mencionada Área de servicio.
- Personados por nuestra parte en el alegado lugar del robo, comprobamos que el Área de servicio “Rausan”, dispone de zonas de aparcamiento para turismos y camiones, como sigue:
 - Dos (2) zonas asfaltadas, las cuales se encontraban delimitadas por un vallado, la primera zona asfaltada se encontraba frente la parte delantera de dos (2) edificios compuestos por un (1) hotel-cafetería y una (1) gasolinera 24 horas, mientras que la otra se encontraba en la parte trasera de los dos (2) edificios.
 - Ambos edificios disponen de cámaras de vigilancia en cada esquina, si bien dichas cámaras se encuentran orientadas hacia éstos para controlar las zonas perimetrales de los edificios, correspondientes a los aparcamientos.
 - Los aparcamientos más próximos a ambos edificios, sí pueden ser captados por las cámaras de vigilancia, pero en el caso de camiones de gran envergadura, las cámaras carecen de ángulo de vigilancia hacia la zona central asfaltada delantera, pero en ningún caso las cámaras pueden grabar en dirección a la explanada asfaltada que se encuentra en la parte trasera a los dos (2) edificios.



Figura 23. Área de Servicio Rausan.
Fuente: Propia.



Figura 24. Área de Servicio Rausan.
Fuente: Propia.

- En cuanto a la iluminación, observamos que las zonas con mejor luz son las de mayor proximidad a los edificios.

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Como mencionado anteriormente, se nos indicó que el vehículo porteador estacionó en la explanada asfaltada correspondiente a la parta trasera de los dos (2) edificios. ○ En cuanto a dicha zona, pudimos observar que no se encontraba vigilada por ninguna cámara de vigilancia ni por personal de seguridad. ○ El sistema de iluminación se compone por diferentes columnas de iluminación equidistantes, las cuales se encontraban distribuidas en el lado de la zona asfaltada que da a la autopista, careciendo el lado opuesto de columnas de iluminación. <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>Figura 25. Área de Servicio Rausan. Fuente: Propia.</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Figura 26. Área de Servicio Rausan. Fuente: Propia.</p> </div> </div> <ul style="list-style-type: none"> ○ A lo largo de nuestra intervención, observamos que al final de dicha explanada, existe un (1) vial que da acceso al polígono industrial contiguo, carreteras vecinales y la carretera Nacional N-2, no teniendo ninguna barrera de contención y de libre acceso, por lo que los ladrones pueden actuar impunemente y de forma rápida, ocultos a cualquier sistema de vigilancia, ya que dicha zona de acceso carece de iluminación, encontrándose en la zona opuesta a los lugares donde se ubican las columnas de iluminación. <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>Figura 27. Área de Servicio Rausan. Fuente: Propia.</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Figura 28. Área de Servicio Rausan. Fuente: Propia.</p> </div> </div>
<p>Documentación Factante</p>	<p>No aplicable.</p>
<p>Causa de los daños</p>	<p>En opinión del abajo firmante y salvo prueba posterior en contrario, las faltas deben ser propiamente atribuibles a la sustracción de la mercancía del interior del semirremolque porteador matrícula R-5436-BCN, acaecido entre las 21:48 y las 22:01 horas del día 9 de mayo de 2.017, en el en el área de servicio Rausan, sita</p>



	<p>en la Autovía N-2, a la altura de la localidad de Alfajarín (Zaragoza), mientras el camión se encontraba estacionado en la zona de aparcamiento, encontrándose durante todo ese tiempo el conductor fuera del vehículo descansado y cenando en el interior del hotel de dicha área de servicio.</p> <p>En base a lo observado durante nuestra intervención en el alegado lugar del robo, consideramos que la zona donde se estacionó el vehículo porteador no contaría con las suficientes medidas de seguridad para pernoctar con el vehículo cargado, estando la mercancía bajo la guardia y custodia del transportista, entendiéndose que el mismo debería haber sido estacionado en un lugar o zona vigilada y con control de acceso.</p> <p>En este sentido, indicar que a pocos kilómetros del lugar donde estacionó el camión, existe un recinto vigilado, denominado Área El Navarro, donde el vehículo podría haber estacionado y pernoctado con seguridad.</p>
--	---

Extensión de los daños	<p>En base a la información y documentación aportada por parte del asegurado, el importe de las faltas reclamadas, se establecería en las siguientes cantidades:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">Descripción</th> <th style="text-align: center;">Uds.</th> <th style="text-align: center;">€/Ud.</th> <th style="text-align: center;">Importe</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MC ES DI-Nestle'EDG305.E</td> <td style="text-align: center;">10</td> <td style="text-align: center;">68,73</td> <td style="text-align: center;">687,30</td> </tr> <tr> <td>MC ES DI-Nespresso EN125</td> <td style="text-align: center;">8</td> <td style="text-align: center;">103,40</td> <td style="text-align: center;">827,20</td> </tr> <tr> <td>MC ES DI-Nespresso EN110</td> <td style="text-align: center;">4</td> <td style="text-align: center;">96,48</td> <td style="text-align: center;">385,92</td> </tr> <tr> <td>MC ES DI-Nespresso EN550</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">207,42</td> <td style="text-align: center;">414,84</td> </tr> <tr> <td>MC ES DI-Nespresso EN550</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">207,42</td> <td style="text-align: center;">414,84</td> </tr> <tr> <td>MC ES DI-Nespresso EN550</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">207, 2</td> <td style="text-align: center;">414,84</td> </tr> <tr> <td>MC ES DI-Nespresso EN126</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">103,40</td> <td style="text-align: center;">206,80</td> </tr> <tr> <td>MC ES DI-Nespresso EN521</td> <td style="text-align: center;">4</td> <td style="text-align: center;">179,67</td> <td style="text-align: center;">718,68</td> </tr> <tr> <td>MC ES DI-Nespresso EN167</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">124,11</td> <td style="text-align: center;">248,22</td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: right;">Extensión de las faltas</td> <td style="text-align: right;">[Euros] 4.318,64</td> </tr> </tbody> </table> <p>Importe total el cual proponemos a la mejor consideración de nuestros Principales.</p>	Descripción	Uds.	€/Ud.	Importe	MC ES DI-Nestle'EDG305.E	10	68,73	687,30	MC ES DI-Nespresso EN125	8	103,40	827,20	MC ES DI-Nespresso EN110	4	96,48	385,92	MC ES DI-Nespresso EN550	2	207,42	414,84	MC ES DI-Nespresso EN550	2	207,42	414,84	MC ES DI-Nespresso EN550	2	207, 2	414,84	MC ES DI-Nespresso EN126	2	103,40	206,80	MC ES DI-Nespresso EN521	4	179,67	718,68	MC ES DI-Nespresso EN167	2	124,11	248,22	Extensión de las faltas			[Euros] 4.318,64
Descripción	Uds.	€/Ud.	Importe																																										
MC ES DI-Nestle'EDG305.E	10	68,73	687,30																																										
MC ES DI-Nespresso EN125	8	103,40	827,20																																										
MC ES DI-Nespresso EN110	4	96,48	385,92																																										
MC ES DI-Nespresso EN550	2	207,42	414,84																																										
MC ES DI-Nespresso EN550	2	207,42	414,84																																										
MC ES DI-Nespresso EN550	2	207, 2	414,84																																										
MC ES DI-Nespresso EN126	2	103,40	206,80																																										
MC ES DI-Nespresso EN521	4	179,67	718,68																																										
MC ES DI-Nespresso EN167	2	124,11	248,22																																										
Extensión de las faltas			[Euros] 4.318,64																																										

Observaciones	No aplicable.
----------------------	---------------

Documentos adjuntos	<ul style="list-style-type: none"> - Copia Factura Comercial No. 321-Mur, fechada el 1 de mayo de 2.017. - Copia Factura Comercial No. 331-Mur, fechada el 1 de mayo de 2.017. - Copia Packing List No. Det234, fechadO el 1 de mayo de 2.017. - Copia Documento de control administrativo para la realización de transporte
----------------------------	--

	<p>general público de mercancías por carretera No. 17012015.</p> <ul style="list-style-type: none">- Copia Documento de control administrativo para la realización de transporte individual público de mercancías por carretera No. 17012013.- Copia Documento de control administrativo para la realización de transporte individual público de mercancías por carretera No. 17012018
--	---



¿Cómo afectan los siniestros/bancarrotas de las empresas navieras a la compañías de seguros? Caso Hanjin

El expediente con Número de Referencia: 3-MSZC, se emite bajo la mayor consideración de nuestros Principales, todo lo redactado durante éste, queda expuesto bajo la documentación e información aportada durante el tiempo transcurrido durante nuestra intervención, no haciéndose responsables el presente firmante de las condiciones, terminos y cantidades u otras variables que puedan encontrarse en la Póliza de seguros de la firma asegurada.

Inspección realizada mediante Agente Local de Maputo (Mozambique)

Barcelona, 24 de julio de 2.017

Enric Álvarez Aparicio
Comisario de averías

Bibliografía

- [1] Jaime Rodrigo de Larrucea. *Manual del Comisarios de Averías*. Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española, colección Estela, Edición 1994.
- [2] ARROY, I. *Estudios de Derecho Marítimo*. Edición Bosch. Barcelona. 1985.
- [3] Banchi, G. *Le Assicurazioni Del Ramo di Transporti*. L'Assicurazione Italiana. Milán. 1985.
- [4] Chorley & Giles. *Derecho Marítimo*. Edición Bosch. Barcelona. 1961.
- [5] Gomez Calero, J., *El transporte Internacional de Mercancías*. Edición Civitas. Madrid. 1992.
- [6] Mapelli, E., *Régimen Jurídico de Transporte*. Ministerio de Justicia. Secretaría General Técnica. Centro de Publicaciones. Madrid. 1987.
- [7] Fontdeglòria, X., *La Naviera Surcoreana Hanjin que Tuvo en Vilo a Los Puertos Españoles, Cae en La Bancarrota*. https://elpais.com/economia/2017/02/17/actualidad/1487319945_495584.html
- [8] Agencias. *La Naviera Hanjin Liquidará Las Operaciones en Europa*. https://elpais.com/economia/2016/10/24/actualidad/1477333091_284473.html
- [9] ELCOMISTA.ES/Bloomberg. *La Quiebra de Hanjin Es Una Bomba Nuclear Similar a lo que de Lerhman*. <http://www.eleconomista.es/economia/noticias/7820388/09/16/La-quiebra-de-Hanjin-es-una-bomba-nuclear-similar-a-lo-que-fue-Lehman-para-los-mercados.html>
- [10] *Hanjin Shipping Bankruptcy Causes Turmoil in Global Sea Freight*. <https://www.theguardian.com/business/2016/sep/02/hanjin-shipping-bankruptcy-causes-turmoil-in-global-sea-freight>
- [11] *¿Para Qué Sirven Las Alianzas De Las Navieras*. https://cronicaglobal.lespanol.com/business/alianzas-maritimas_75670_102.html
- [12] *HMM Se Une a Maersk Line y MSC en Alianza 2M*. <http://www.mundomaritimo.cl/noticias/hmm-se-une-a-maersk-line-y-msc-en-alianza-2m>
- [13] *HMM 'Se Sube' a la 2M de Maersk Line y MSC*. <http://t21.com.mx/maritimo/2016/07/14/hmm-se-sube-2m-maersk-line-msc>
- [14] *What's Behind The Continued Low Ocean Freight Rates?* <http://www.gocatapult.com/blog/whats-behind-the-continued-low-ocean-freight-rates/>
- [15] *Why Ocean Freight Area at Historic Lows*. <https://www.flexport.com/blog/why-are-ocean-freight-rates-so-low/>
- [16] *Hanjin, La Naviera Que Paralizó El Comercio Mundial, Forzada a Vender Su Negocio en Europa*. <http://www.lavanguardia.com/economia/20161024/411266519536/hanjin-venta-europa-comercio.html>
- [17] *La Quiebra de La Naviera Hanjin Deja Millones de Euros Navegando a la Deriva*. https://elpais.com/economia/2016/09/09/actualidad/1473435543_108090.html
- [18] *La quiebra de Hanjin, una lección para las navieras*. http://www.europasur.es/maritimas/quiebra-Hanjin-leccion-navieras_0_1076892479.html



- [19] Container Shipping Market Has Bottomed out.
<https://www.drewry.co.uk/news/news/container-shipping-market-has-bottomed-out>
- [20] Los Buques de Hanjin, Bloqueados Sin Acceso a Puertos Por Falta de Líquidez.
<https://www.efe.com/efe/comunitat-valenciana/economia/los-buques-de-hanjin-bloqueados-sin-acceso-a-puertos-por-falta-liquidez/50000882-3029646>
- [21] Retailers Working To Minimize Disruption From Hanjin Bankruptcy.
<https://nrf.com/media/press-releases/retailers-working-minimize-disruption-hanjin-bankruptcy>
- [22] September Retail Imports Strong Despite Hanjin Bankruptcy.
<https://nrf.com/media/press-releases/september-retail-imports-strong-despite-hanjin-bankruptcy>
- [23] Los Restos de Hanjin Shipping.
<https://www.icontainers.com/es/2017/02/20/los-restos-hanjin-shipping/>
- [24] Korean Air Concede Un Préstamo de 47 Millones de Euros Para Reflotar a La Naviera Hanjin.
<http://www.expansion.com/empresas/transporte/2016/09/22/57e41cf5468aebca0e8b458f.html>
- [25] Korean Air Approves Funds to Ease Hanjin Vessel Disruptions.
<https://www.bloomberg.com/news/articles/2016-09-10/korean-air-approves-funds-to-ease-hanjin-shipping-disruptions>
- [26] BOE nº183. Real Decreto 1348/1985, de 1 de agosto de 1986, Orden de 10 de julio de 1986 reguladora de los Peritos, Tasadores de seguros y liquidadores de averías.
<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1986-20689>
- [27] La Prueba del Nitrato de Plata.
<http://comisarios.certa.es/pagina-comisarios.php?n=78>
- [28] Ley 20/2011, de 21 de julio, del Registro Civil.
<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2011-12628>
- [29] Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.
http://noticias.juridicas.com/base_datos/Penal/lo10-1995.html
- [30] Cotización del Precio de Los Fletes.
<https://www.icontainers.com/es/>
- [31] El fletado marítimo: concepto, tarifa y recargos.
<http://www.diariodelexportador.com/2016/07/el-flete-maritimo-concepto-tarifa-y.html>
- [32] Flete Marítimo FCL y LCL. Recargos Aplicables.
<http://www.tibagroup.com/es/flete-maritimo-fcl-y-lcl-recargos-aplicables>
- [33] Transporte Marítimo Internacional.
<http://www.rh-shipping.com/servicio-de-transporte-maritimo>
- [34] Transporte Marítimo.
<http://www.shiplilly.com/es/transporte-maritimo/>
- [35] ¿Qué Es Un Bill of Lading (B/L)?
<https://www.icontainers.com/es/2011/07/07/bl-bill-of-lading/>
- [36] Bill Of Lading, todo lo Que Debes Saber Sobre el Conocimiento de Embarque Marítimo.
<https://internacionalmente.com/bill-of-lading-todo-lo-que-debes-saber/>
- [37] Diccionario de Comercio Exterior.
<http://www.comercio-exterior.es/es/action-diccionario.diccionario+idioma-223+l-B+p-717+pag-/Diccionario+de+comercio+exterior/bill+of+lading.htm>
- [38] ¿Cómo Se Emite Un Bill of Lading (B/L)?
<http://www.plancameral.org/web/portal-internacional/preguntas-comercio-exterior/-/preguntas-comercio-exterior/341d6c63-95d4-4366-9769-6032c345cf79>

- [39] El Conocimiento de Embarque, B/L (Bill of Lading).
<https://aduanasdigital.gob.do/1900/07/08/el-conocimiento-de-embarque-bl-bill-of-lading/>
- [40] Tipos de Bill of Lading.
<http://export.reingex.com/bltipos.asp>
- [41] El Conocimiento de Embarque: Definición, Funciones y Tipos.
<http://www.diariodelexportador.com/2016/07/el-conocimiento-de-embarque-definicion.html>
- [42] Incoterm 2010.
<https://es.portal.santandertrade.com/banca/incoterms-2010>
- [43] Incoterms Internacional Commerce Terms.
<http://www.businesscol.com/comex/incoterms.htm>
- [44] Incoterms Rules.
<https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-2010/>
- [45] Historia de Los Incoterms.
<http://www.comercioyaduanas.com.mx/incoterms/incoterm/284-historia-de-los-incoterms>
- [46] Historia y Concepto de los Incoterms de Comercio Internacional.
<https://es.scribd.com/doc/140616549/Historia-y-Conceptos-de-Los-Incoterms-de-Comercio-Internacional>
- [47] Incoterms – Transportes Portuarios.
<http://www.transportuarios.com/de-interes-5/>
- [48] Los Incoterms Más Utilizados.
<http://mingtagroup.com/los-incoterms-mas-utilizados/>
- [49] Maya, R., Breve Historia de Los Incoterms. Blog. Viernes 28 de julio de 2006.
<http://rafael-maya-sanabria.blogspot.com.es/2006/07/breve-historia-de-los-incoterms.html>
- [50] Proyección Social de La Universidad – Secretaria General UGR.
<https://www.google.es/search?q=breve+historia+de+los+Incoterm+rafaela+maya&og=breve+historia+de+los+Incoterm+rafaela+maya&aqs=chrome..69i57j9185j0j9&sourceid=chrome&ie=UTF-8>
- [51] ¿Cómo Usar Correctamente Los Incoterms?.
<http://www.comercioyaduanas.com.mx/incoterms/incoterms2010/478-como-usar-correctamente-los-incoterms>
- [52] Clasificación de Los Incoterms.
<http://www.administracionmoderna.com/2015/02/clasificacion-de-los-incoterms.html>
- [53] Contenedores Marítimos: Origen e Historia.
<http://contenedoresmaritimos.eu/2016/12/22/contenedores-maritimos-origen-e-historia/>
- [54] Historia del Contenedor Marítimo.
<http://blogistica.es/historia-del-contenedor/>
- [55] Historia y Curiosidades del Contenedor Marítimo.
<http://grevillecontainers.com/informacion/datos-historia-contenedor.html>
- [56] History of Containerization.
<http://www.worldshipping.org/about-the-industry/history-of-containerization>
- [57] Mclean y La Caja Que Cambió El Transporte de Mercancías.
<http://www.tibagroup.com/mx/mclean-y-la-caja-que-cambio-la-historia-del-comercio>
- [58] M.P. McLean, 87, Container Shipping Pioneer.
<http://www.nytimes.com/2001/05/29/nyregion/m-p-mclean-87-container-shipping-pioneer.html>
- [59] The Truck Driver Who Reinvented Shipping.
<http://hbswk.hbs.edu/item/the-truck-driver-who-reinvented-shipping>



Annexo 1. Documentación

A.1.1. Informe de Averías No.1 – Copia Pcking List No. 345, fechado el 6 de abril de 2.017.

Rolled Acting Auf

PACKING LIST

Invoice to:
Serial Cristalino Lda. High Road Street Nr. 45 Maputo (Mozambique)
Tel:---
Email:---

Deliver to:
Serial Cristalino Lda. High Road Street Nr. 45 Maputo (Mozambique)
Tel:---
Email:---


Date: 06/04/17

Packing List
Nr:345

Customer
Ref:NOT

Cajón No.	Descripción	Ancho (cm.)	Altura (cm.)	Peso (Kg.)	Cantidad
61	5+5.2	3.990,00	2.760,00	275	2
		3.990,00	2.370,00	236	2
		3.990,00	2.760,00	275	2
		2.250,00	2.760,00	155	1
62	5+5.2	3.990,00	2.370,00	236	2
		3.990,00	2.760,00	275	2
		3.990,00	2.370,00	236	2
		2.250,00	2.760,00	155	1
63		3.000,00	2.370,00	—	10
64	5+5.2	3.000,00	2.370,00	178	7
		2.000,00	2.760,00	138	4
65	5+5.2	3.000,00	2.370,00	—	7
		2.000,00	2.760,00	—	3
66	5+5.2	3.000,00	2.760,00	207	7
		2.250,00	2.760,00	155	1
67	5+5.2	3.000,00	2.760,00	207	8
		3.000,00	2.760,00	207	2
68	5+5.2	2.000,00	2.760,00	138	3
		2.250,00	2.370,00	133	1
		2.250,00	2.370,00	133	1
		2.250,00	2.370,00	133	1
69		3.000,00	2.760,00	—	7
72		3.660,00	2.400,00	220	8
73		2.700,00	2.300,00	135	11
74		2.700,00	2.300,00	—	11
75		2.700,00	2.200,00	149	12
76		2.700,00	2.200,00	149	12
77	5+5.2	3.660,00	2.400,00	220	2
		2.700,00	2.300,00	155	4
		2.700,00	2.200,00	149	2
Laminados de vidrio transportados					138

A.1.2. Informe de Averías No.1 – Copia Conocimiento de Embarque No. 56443, fechado el 11 de abril de 2.017.

Consignor/Remitente ROLLED ACTING AUF Lower Cardiff Road No. 14 LL53 PWLLHELI (Gales)		FBL NEGOTIABLE FIATA MULTIMODAL TRANSPORTE BILL OF LADING	56443	WAL
FETEAI A ORIGINAL			Issued subject to UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Document (ICC Publication 481) <i>CONOCIMIENTO FIATA NEGOCIABLE PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL</i> <i>expedido bajo las normas UNCTAD/CCI para el documento de transporte</i> <i>multimodal(Publicación CCI 481)</i>	
Consigned to order of/ Consignado a la orden de SERIAL CRISTALINO LDA High Road street No. 45 Maputo (Mozambique)		<div style="text-align: center;">  MILLENSIM TRANSPORTS CF99 Cardiff city (Gales) Crasford Nemesis Road No. 34 Telef.: 455 33 43 44 · Fax: 455 33 43 43 </div>		
Place of Receipt CARDIFF CITY				
Ocean Vessel Red Kritr” V.72	Port of Receipt: CARDIFF			
Port of discharge MAPUTO	Port of Delivery -----			
Marks and Numbers Marcas y números SAID TO CONTAIN CARGO STUFFED INTO CONTAINER 01X40’ OT ENRI-123456/7 OHT: 55 OLF: ----- OLD: ----- 40’ ENRI-123456/7 215 BULTOS – MATERIAL DE CONSTRUCCIÓN Seal: 232333 FREIGHT PREPAID SHIPPER ON BOARD	Number and Kind of packages Numero y clase de bultos	Description of goods	Gross Weight Peso Bruto 27.555,00 KG	Measurement Medidas
Declaration of interest of the consignor in timely delivery (Clause 6.2) Declaración de interés del remitente sobre el plazo de entrega (Cláusula 6.2)		Declared value for ad valorem rate according to the declaration of the consignor (Clauses 7 and 8) Valor declarado para la tasa según declaración del remitente (Cláusulas 7 y 8)		
The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Standard Conditions printed overleaf				



¿Cómo afectan los siniestros/bancarrotas de las empresas navieras a la compañías de seguros? Caso Hanjin

Las mercancías e instrucciones se acogen y están sujetas a las condiciones generales impresas al dorso		
Freight Amount/Importe del flete	Freight payable al /Flete pagado en ORIGEN	Place and date of issue/Lugar y fecha de expedición CARDIFF 11/04/17
Cargo Insurance through the undersigned/Seguro por cuenta de los que suscriben: - No Cubierto. - Cubierto según póliza	Number of Original FBL's Número de FBL originales	
For delivery of goods please apply to:/Para la entrega de la mercancía rogamos dirigirse a: MILLENSIM TRANSPORT "As forwarding Agent" Crasford Nemesis Road No. 34 CF99 Cardiff city (Gales)		

A.1.3. Informe de Averías No.1 – Copia Factura Comercial No. 345-1, fechada el 6 de abril de 2.017.

FACTURA

ROLLED ACTING AUF. [BEST]
Lower Cardiff Road No. 14
LL53 PWLLHELI (Gales)

	06/04/17
Fecha	
Factura #	345-1
Para:	Nº pedido 123456

Factura para: Serial Cristalino Lda.
SERIAL CRISTALINO LDA
High Road street No. 45
Maputo (Mozambique)

Cantidad	Descripción	Precio unitario	Importe
1	Material de construcción	10.422,05	10.422,05€
Subtotal			10.422,05 €


Observaciones

IVA	0,00
Total	10.422,05 €




¿Cómo afectan los siniestros/bancarrotas de las empresas navieras a la compañías de seguros?
Caso Hanjin

A.2.1. Informe de Averías No.2 – Copia Conocimiento de embarque No. MDSBCN01949300, fechado el 22 de septiembre de 2.016.

Consignor/Remitente NANTONG YOULONG MEATS CO., LTD Tonguy Road, Haian Economic Development Zone, Jiansu province 226600 Nantong (China)		B/L BILL OF LADING	MDSBCN01949300	MOZ
FETEAI A ORIGINAL			Issued subject to UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Document (ICC Publication 481) <i>CONOCIMIENTO FIATA NEGOCIABLE PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL expedido bajo las normas UNCTAD/CCI para el documento de transporte multimodal(Publicación CCI 481)</i>	
Consigned to order of/ Consignado a la orden de FOMESA McMETZ Carrer de les Disnaties No. 65 17070 Girona		 UNIVERSAL MENIM LG Plaza Calmar de Música de la C. V. 12 Crasford Nemesis Road No. 34 Edificio las Cartas 46013 Valencia Teléf.: 999 33 43 44 · Fax: 999 33 43 43		
Place of Receipt CARDIFF CITY				
Ocean Vessel Hyundai Pride	Port of Receipt: NANTONG			
Port of discharge Barcelona	Port of Delivery -----			
Marks and Numbers Marcas y números SAID TO CONTAIN CARGO STUFFED INTO CONTAINER 01X40' OT 40' MGFC-898879/6 OHT: 55 OLF: ----- OLD: ----- 40' MGFC-898879/6 1.274 BULTOS – Carne de Cerdo Seal: 232345 FREIGHT PREPAID SHIPPER ON BOARD	Number and Kind of packages Numero y clase de bultos	Description of goods	Gross Weight Peso Bruto 23.896,00 KG	Measurement Medidas
Declaration of interest of the consignor in timely delivery (Clause 6.2) Declaración de interés del remitente sobre el plazo de entrega (Cláusula 6.2)		Declared value for ad valorem rate according to the declaration of the consignor (Clauses 7 and 8) Valor declarado para la tasa según declaración del remitente (Cláusulas 7 y 8)		
The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Standard Conditions printed overleaf Las mercancías e instrucciones se acogen y están sujetas a las condiciones generales impresas al dorso				
Freight Amount/Importe del flete	Freight payable al /Flete pagado en ORIGEN	Place and date of issue/Lugar y fecha de expedición NANGTONG 22/09/16		

Annexo 1. Documentación

<p>Cargo Insurance through the undersigned/Seguro por cuenta de los que suscriben:</p> <ul style="list-style-type: none">- No Cubierto.- Cubierto según póliza	<p>Number of Original FBL's Número de FBL originales</p>	
<p>For delivery of goods please apply to:/Para la entrega de la mercancía rogamos dirigirse a:</p> <p>MILLENSIM TRANSPORT</p> <p>“As forwarding Agent”</p> <p>Crasford Nemesis Road No. 34</p> <p>CF99 Cardiff city (Gales)</p>		



A.2.2. Informe de Averías No.2 – Copia Factura No. 1234321, emitida por Terminal Catalonia S.A. al asegurado, fechada el 26 de octubre de 2.016.

FACTURA

TERMINAL CATALONIA, S.A.
Edificio Catalonia
Avenida Cerc del Port No. 91
08820 El Prat de Llobregat (Barcelona)

	26/10/16
Fecha	
Factura #	1234321
Para:	Nº pedido 123456

Factura para:FOMESA McMETZ

FOMESA McMETZ
Carrer de les Disnaties No. 65
17070 Girona (Catalunya)

Cantidad	Descripción	Precio unitario	Importe
1	Limpieza Contenedor MGFC-898879/6	200,00 €	200,00 €
1	Limpieza Contenedor TYHR-717107/2	200,00 €	200,00 €
2	Entrada a Muelle	25,00 €	50,00 €
2	Salida de Muelle	25,00 €	50,00 €
2	Seguridad	49,37 €	98,75 €
2	Descarga de Contenedor	49,37 €	98,75 €
2	Conexión Refirgerador	40,00 €	80,00 €
2	Ocupación de superficie	74,50 €	149,00 €
Subtotal			926,50 €
			IVA 0,00
			Total 926,50 €

A.2.3. Informe de Averías No.2 – Copia Factura No. 5.56, emitida por Transportes Gervasi, S.A. al asegurado, fechada el 31 de agosto de 2.016.

TRANSPORTES GERVASI, S.A.

Avenida de Les Infantetes No. 12
08950 Esplugues de Llobregat (Barcelona)
Tlf: +34 972 456 345

Fecha	Para	Enviar a
31 de agosto de 2016	FOMESA McMETZ Carrer de les Disnaties No. 65 17070 Girona	FOMESA McMETZ Carrer de les Disnaties No. 65 17070 Girona

Instrucciones

Costes por Transporte de contenedores MGFC-898879/6 y TYHR-717107/2

Cantidad	Descripción	Precio unitario	Total
1	Transporte contenedor MGFC-898879/6	330,00	330,00
1	Transporte contenedor TYHR-717107/2	330,00	330,00
	Impuesto de venta		00,00
	Envío y administración		00,00
	Total a pagar el día 31.10.2016	660,00	

Gracias por confiar en nosotros.



A.2.4. Informe de Averías No.2 – Copia Factura No. 8945333, emitida por Roatum Raiders al asegurado, fechada el 23 de septiembre de 2.016.

8945333

<i>FACTURA Nº</i>	8945333
Fecha: 23/09/2017	
Nombre: ROATUM RAIDERS	
Domicilio: Paseo de Marisa	
Provincia: Barcelona	
C.I.F o N.I.F: ----	

Cliente: FOMESA McMETZ
N.I.F: B5637734
Domicilio: C/ de Les Disnaties No. 65
C.P. /Municipio/Provincia: Girona
Tel: /Fax.: ---
Correo electrónico: ---

CANTIDAD	CONCEPTO	PRECIO [€]	TOTAL [€]
1	Conexiones MGFC-898879/6	108,00	108,00
1	Flete MGFC-898879/6	144,00	144,00
1	Flete Hanjin Contenedor TYHR.71710772	144,00	144,00
		SUMA	252,00
		IVA 18%	0,00
		SUMATOTAL	252,00

A.3.1. Informe de Averías No.3 – Factura Comercial No. 331-Mur, fechada el 1 de mayo de 2.017.

Artic Moments Luck

Avenida del los niños de Judas No. 4

28600 Navalcarnero (Madrid)

Tif:

Fecha	Para	Enviar a
1 de mayo de 2.017	Somar Coffe	Somar Coffe
	C.C. y de Ocio Parc del Vallès	C.C. y de Ocio Parc del Vallès
	08223 Terrasa (Barcelona)	08223 Terrasa (Barcelona)

Instrucciones

Referencia	Cantidad	Descripción	Precio unitario (€/Ud)	Total
1136338	8	MC ES DI-Nespresso EN125	103,40	827,20
1434564	28	MC ES DI-Nespresso EN126-T	130,45	3.652,60
1111134	4	MC ES DI-Nespresso EN126-N	100,19	400,76
1274134	2	MC ES DI-Nespresso EN550	207,42	414,84
1274135	2	MC ES DI-Nespresso EN550	207,42	414,84
1274136	2	MC ES DI-Nespresso EN550	207, 2	414,84
1274137	2	MC ES DI-Nespresso EN126	103,40	206,80
12742345	3	MC ES DI-Nespresso EN167-L	122,00	366,00
1334323	4	MC ES DI-Nespresso EN167	124,11	496,44
			Impuesto de venta	00,00
			Envío y administración	00,00
Total a pagar el día			31.05.2017	[Fecha]
				7.194,32



A.3.2. Informe de Averías No.3 – Factura Comercial No. 321-Mur, fechada el 1 de mayo de 2.017.

Artic Moments Luck

Avenida del los niños de Judas No. 4

28600 Navalcarnero (Madrid)

Tif:

Fecha	Para	Enviar a
1 de mayo de 2.017	Teteria Marlom C.C. Splau 08030 Barcelona	Teteria Marlom C.C. Splau 08030 Barcelona

Instrucciones

Referencia	Cantidad	Descripción	Precio unitario (€/Ud)	Total
1361071	10	MC ES DI- Nestle'ED305.E	68,73	687,30
1361072	10	MC ES DI- Nestle'ED304.E	105,89	1058,90
1361071	12	MC ES DI-Nespresso EN111	25,00	300,00
1361075	20	MC ES DI-Nespresso EN111-S	120,00	2.400,00
1168808	4	MC ES DI-Nespresso EN110	96,48	385,92
1318444	4	MC ES DI-Nespresso EN521	179,67	718,68
1318445	10	MC ES DI-Nespresso EN522	200,00	2000,00
1361076	20	MC ES DI-Nespresso EN111-R	20,00	400,00
1334323	2	ES DI-Nespresso EN167	124,11	248,22

Annexo 1. Documentación

Referencia	Cantidad	Descripción	Precio unitario (€/Ud)	Total
			Impuesto de venta	00,00
			Envío y administración	00,00
			Total a pagar el día	8.199,02
			31.05.2017	

Gracias por confiar en nosotros.



¿Cómo afectan los siniestros/bancarrotas de las empresas navieras a la compañías de seguros? Caso Hanjin

A.3.3. Informe de Averías No.3 – Copia Packing List No. Det234, fechado el 1 de mayo de 2.017.

PACKING LIST . No. det234

FOR CUSTOMS FORMALITIES / LISTE MATERIEL POUR DOUANES / LISTA DE MATERIALES PARA ADUANA
(To fill in in english or spanish - à remplir en anglais ou en espagnol - A completar en ingles o español)

Shipper:

Actividades Cafeteras de Muriel S.L.
C/ de la Rioja No. 45
28906 Getafe (Madrid)

Date: 1 de mayo de 2.017

EQUIPO/PILOTO:

Consignee	Nro Pallets	Cantidad Quantity	Detalle Description	Marca Brand	Modelo Model	Serie n° Serial n	Peso Kg. Weight Kg
Parque Diagonal Mar	8	32	Máquina de café	(---)	(---)	(---)	120,00
CAFETERIA BARCELONA	12	165	Máquina de café	(---)	(---)	(---)	794,00
CAFETERIA PREMIUM SANT CUGAT	1	27	Máquina de café	(---)	(---)	(---)	540,00
TETERIA CARMINA	4	68	Máquina de café	(---)	(---)	(---)	902,00
TETERIA MARLOM	1	24	Máquina de café	(---)	(---)	(---)	480,00
TETERIA MARMESINA	1	2	Máquina de café	(---)	(---)	(---)	22,00
TRONO DEL MUNDO CAFETERO	1	19	Máquina de café	(---)	(---)	(---)	2,00
CAFETERIA DEL VALLÈS	1	14	Máquina de café	(---)	(---)	(---)	9,00
SOMAR COFFE	1	17	Máquina de café	(---)	(---)	(---)	0,00
SONAR CATARSIS	1	1	Máquina de café	(---)	(---)	(---)	20,00
SONAR CARTARSE ST. ADRIÁN	1	1	Máquina de café	(---)	(---)	(---)	20,00
TOTALS							2909,00

A.3.4. Informe de Averías No.3 – Copia Documento de control administrativo para la realización de transporte general público de mercancías por carretera No. 17012015.

DOCUMENTO DE CONTROL ADMINISTRATIVO PARA LA REALIZACIÓN DE TRANSPORTE GENERAL PÚBLICO DE MERCANCÍAS POR CARRETERA No. 17012015 <small>(Orden FOM/2861/2012, BOE nº 5, de 5 de enero de 2013)</small>
Transportes Genaro, S.A. (cargador efectivo u otro operador que contrate el transporte o intermedie en su contratación) <small>Art. 6 a)</small>
Domicilio: Ronda del Litoral No. 34 08025 Barcelona
Observaciones del cargador: Ninguna
IPC Transportes (Titular de la autorización de transporte) <small>Art. 6 b)</small>
Domicilio: C/ de la mamota No. 19 08788 Vilanova del Camí
Observaciones del transportista: Ninguna

LUGAR DE ORIGEN Art. 6 c)	LUGAR DE DESTINO Art. 6 c)
ACTIVIDADES CAFETERAS DE MURIEL S.L. Carretera de Andalucía, Salida No.13 C/ Rto Guadalborca, 17 28906 Getafe (Madrid)	1- PARQUE DIAGONAL MAR C.C. Diagonal Mar Avenida Diagonal, 17 08019 Barcelona 2-CAFETERIA BARCELONA C.C. La Maquinista C/ Ciudad de Asunción No. 34 08030 Barcelona 3-CAFETERIA PREMIUM SANT CUGAT Av. de la Via Solidaritat, 34 08174 Sant Cugat del Valles (Barcelona) 4-TETERIA CARMENA C/ del Congreso s/n 08850 Gavà (Barcelona) 5-TETERIA MARLOM C.C. Splan 08030 Barcelona 6-TETERIA MARMESINA Ed. Hesperia Tower Av. Mare del Carme 08907 Hospitalet de Llobregat (Barcelona) 7-TRONO DEL MUNDO CAFETERO C.C. Mataró Parc C/ Estraburg, 18 08304 Mataró (Barcelona) 8-CAFETERIA DEL VALLES C/ del Compte de Montolivo 08150 Parets del Valles (Barcelona) 9-SOMAR COFFE C.C. y de Ocio Parc del Valles 08223 Terrasa (Barcelona) 10-SONAR CATARSIS C/ de la Fontanella, 23 08010 Barcelona 10- SONAR CARTARSE ST. ADRIAN 08930 Sant Adria del Besos (Barcelona)

DATOS DE LA MERCANCÍA: <small>Art. 6 d)</small>	
NATURALEZA: Máquinas de Café. 32 PALLETS,370 BULTOS	PESO: 2.909,00 Kg.
FECHA DEL ENVÍO: <small>Art. 6 e)</small>	09/05/2017
MATRÍCULAS DE LOS VEHÍCULOS QUE INTERVIENEN EN EL TRANSPORTE <small>Art.6 f)</small>	
Vehículo tractor:5675-GPH	Remolque o semirremolque : R-5436-BCN
En caso de cambio de vehículo indicar matriculas de otros vehículos:	
Vehículo tractor: 6543-HTH	Remolque o semirremolque : R-5457-BCB
Vehículo tractor:	Remolque o semirremolque :



A.3.5. Informe de Averías No.3 – Copia Documento de control administrativo para la realización de transporte individual público de mercancías por carretera No. 17012013.

DOCUMENTO DE CONTROL ADMINISTRATIVO PARA LA REALIZACION DE TRANSPORTE INDIVIDUAL PÚBLICO DE MERCANCIAS POR CARRETERA No. 17012013 <small>(Orden FOM/2861/2012, BOE nº 5, de 5 de enero de 2013)</small>	
Transportes Genaro, S.A. (cargador efectivo u otro operador que contrate el transporte o intermedie en su contratación) Art. 6 a)	
Domicilio: Ronda del Litoral No. 34 08025 Barcelona	
Observaciones del cargador: Ninguna	
IPC Transportes (Titular de la autorización de transporte) Art. 6 b)	
Domicilio: C/ de la marmota No. 19 08788 Vilanova del Camí	
Observaciones del transportista: Ninguna	
LUGAR DE ORIGEN Art. 6 c)	LUGAR DE DESTINO Art. 6 c)
ACTIVIDADES CAFETERAS DE MURIEL S.L. Carretera de Andalucía, Salida No.13 C/ Río Guadalhorce, 17 28906 Getafe (Madrid)	5-TETERIA MARLOM C.C. Splau 08030 Barcelona
DATOS DE LA MERCANCIA: Art. 6 d)	
NATURALEZA: Máquinas de Café. 92 bultos.	PESO: 2.909,00 Kg.
FECHA DEL ENVIO: Art. 6 e)	09/05/2017
MATRÍCULAS DE LOS VEHÍCULOS QUE INTERVIENEN EN EL TRANSPORTE Art.6 f)	
Vehículo tractor:5675-GPH	Remolque o semirremolque : R-5436-BCN
En caso de cambio de vehículo indicar matrículas de otros vehículos:	
Vehículo tractor: 6543-HTH	Remolque o semirremolque : R-5457-BCB
Vehículo tractor:	Remolque o semirremolque :
Observaciones:	
Incidencia pallet abierto, falta de mercancía.	

A.3.6. Informe de Averías No.3 – Copia Documento de control administrativo para la realización de transporte individual público de mercancías por carretera No. 17012018.

DOCUMENTO DE CONTROL ADMINISTRATIVO PARA LA REALIZACION DE TRANSPORTE INDIVIDUAL PÚBLICO DE MERCANCÍAS POR CARRETERA No. 17012018 <small>(Orden FOM/2861/2012, BOE nº 5, de 5 de enero de 2013)</small>	
Transportes Genaro, S.A. (Operador que contrata el transporte o intermedie en su contratación) Art. 6 a)	
Domicilio: Ronda del Litoral No. 34 08025 Barcelona	
Observaciones del cargador: Ninguna	
IPC Transportes (Transportista Efectivo) Art. 6 b)	
Domicilio: C/ de la marmota No. 19 08768 Vilanova del Camí	
Observaciones del transportista: Ninguna	
LUGAR DE ORIGEN Art. 6 c)	LUGAR DE DESTINO Art. 6 c)
ACTIVIDADES CAFETERAS DE MURIEL S.L. Carretera de Andalucía, Salida No.13 C/ Río Guadalquivir, 17 28906 Getafe (Madrid)	9-SOMAR COFFE C.C. y de Ocio Parc del Valles 08223 Terrasa (Barcelona)
DATOS DE LA MERCANCIA: Art. 6 d)	
NATURALEZA: Máquinas de Café. 55 bultos.	PESO: 2.909,00 Kg.
FECHA DEL ENVÍO: Art. 6 e)	09/05/2017
MATRÍCULAS DE LOS VEHÍCULOS QUE INTERVIENEN EN EL TRANSPORTE Art.6 f)	
Vehículo tractor:5675-GPH	Remolque o semirremolque : R-5436-BCN
En caso de cambio de vehículo indicar matrículas de otros vehículos:	
Vehículo tractor: 6543-HTH	Remolque o semirremolque : R-5457-BCB
Vehículo tractor:	Remolque o semirremolque :
Observaciones:	
Incidencia (Pallet abierto), falta de producto, llegada a las 09:45	



¿Cómo afectan los siniestros/bancarrotas de las empresas navieras a la compañías de seguros? Caso Hanjin
