



THE
PROFESSIONAL
INSURER

Bienvenido a la edición de Primavera de ITIC Claims Review, publicada para que coincida con la reunión que la Junta Directiva del Club celebrará en marzo de 2011 en Buenos Aires, Argentina. ITIC publica de forma periódica selecciones de casos, dos veces al año en esta publicación, y más en concreto en The Wire, entregada recientemente por el Club. En esta edición se ofrece una selección general de reclamos que ITIC ha resuelto en el último año. Estos reclamos le podrían ocurrir a cualquiera. Esperamos que estas "historias de casos" sean de interés a los Miembros y les ayuden a identificar una posible exposición a reclamos.

claims review

Issue 23, Marzo 2011

Detención en el Ártico

Un agente del barco sudamericano avisó a ITIC que los propietarios de un crucero le debían más de 25.000 dólares estadounidenses en concepto de gastos de tripulación y provisiones contraídos durante varias escalas. No se consiguió el pago con los diversos recordatorios y persecuciones efectuados a los propietarios, decidiéndose tomar medidas más agresivas.

ITIC determinó que el barco había sido fletado a una línea de cruceros para hacer el trayecto desde un puerto situado en el Ártico canadiense hasta el Alto Ártico, sin planes aparentes de volver a visitar las aguas sudamericanas. ITIC dio órdenes a sus abogados canadienses para que detuvieran el barco en el lugar en que encontraba en el Ártico canadiense, pagando los armadores la totalidad de las deudas pendientes a las pocas horas de dicha detención.

Los armadores admitieron que no pensaban que alguien podría detener el barco en un lugar tan desierto. Los propietarios estaban equivocados y no sólo pagaron las sumas pendientes, sino también los costes de la detención.



ITIC
IS MANAGED
BY **THOMAS
MILLER**



Gambas Descongeladas

En la década que va de 2000 a 2010, las reclamaciones contra agentes marítimos por errores a la hora de proporcionar las temperaturas de los contenedores refrigerados o no hacer que los contenedores refrigerados se enchufen a la corriente eléctrica en el puerto se han triplicado en comparación con las reclamaciones realizadas en la década anterior. ITIC ha pagado más de 3.000.000 dólares estadounidenses, siendo ésta la segunda categoría más alta de reclamaciones contra agentes marítimos de ITIC (la categoría más alta es por entrega involuntaria de mercancía sin conocimiento de embarque).

Una de estas reclamaciones afectaba a dos contenedores de gambas congeladas enviados de Vietnam a Rotterdam para su entrega en otro puerto europeo. Cuando llegaron al puerto de destino final, el agente marítimo no solicitó que se enchufaran a la corriente eléctrica, lo que hizo que las gambas congeladas, con un valor de 273.000 dólares, resultaran en una pérdida total. Los aseguradores de la mercancía pagaron 273.000 dólares y reclamaron esta cantidad a la línea naviera. Como la responsabilidad de la línea era indiscutible, al igual que la obligación del agente a reembolsarles, era una cuestión de resolver el reclamo en las mejores condiciones posibles.

No obstante, surgió una complicación que retrasó la resolución con los aseguradores de la carga. El consignatario, en las dos hojas de embarque negociables, no era el receptor final, sino el comerciante que iba a vender las gambas a otra empresa. Los aseguradores de la mercancía habían pagado al consignatario el contenido de ambos contenedores y

obtuvieron una subrogación de los derechos del consignatario. Los aseguradores de la mercancía emitieron su reclamo de reembolso, pero mientras tanto el receptor final (que había pagado por uno de los contenedores y estaba en posesión del conocimiento de embarque original) presentó un segundo reclamo por el contenido de un contenedor por importe de 170.000 dólares estadounidenses, que representaba el valor de factura, los costes bancarios y los costes de aduana más 45.000 dólares por lucro cesante.

El reclamo presentado por los aseguradores de la mercancía por el primer contenedor fue liquidada por ITIC, quien también pagó los costes del puerto y de destrucción. No obstante, ITIC no pudo liquidar la reclamación del segundo contenedor porque no quedaba claro quién tenía derecho a reclamar. Los aseguradores de la mercancía trataron de resolver el asunto persuadiendo al consignatario/comerciante para que pasara el importe pagado en relación al segundo contenedor al receptor final. El receptor final se negó a aceptar este pago porque no incluía su reclamación de lucro cesante. ITIC estaba reticente a resolver la reclamación en favor de alguna de las partes hasta que no estuviera completamente claro quién estaba legalmente autorizado a reclamar.

Aunque se concedieron prórrogas a los aseguradores de la mercancía, la última caducó y el receptor final no comenzó acciones legales en el periodo de doce meses establecido en la hoja de ruta, por lo que el segundo reclamo prescribió y quedó impago.

Alerta de fraude

Durante algunos años, uno de los miembros de ITIC actuó como agente de los fletadores para una empresa comercializadora de acero. Se les solicitó que buscaran un barco para levantar una partida de bobinas de acero y enviaron la solicitud a sus contactos habituales. No pudieron encontrar un tonelaje aceptable.

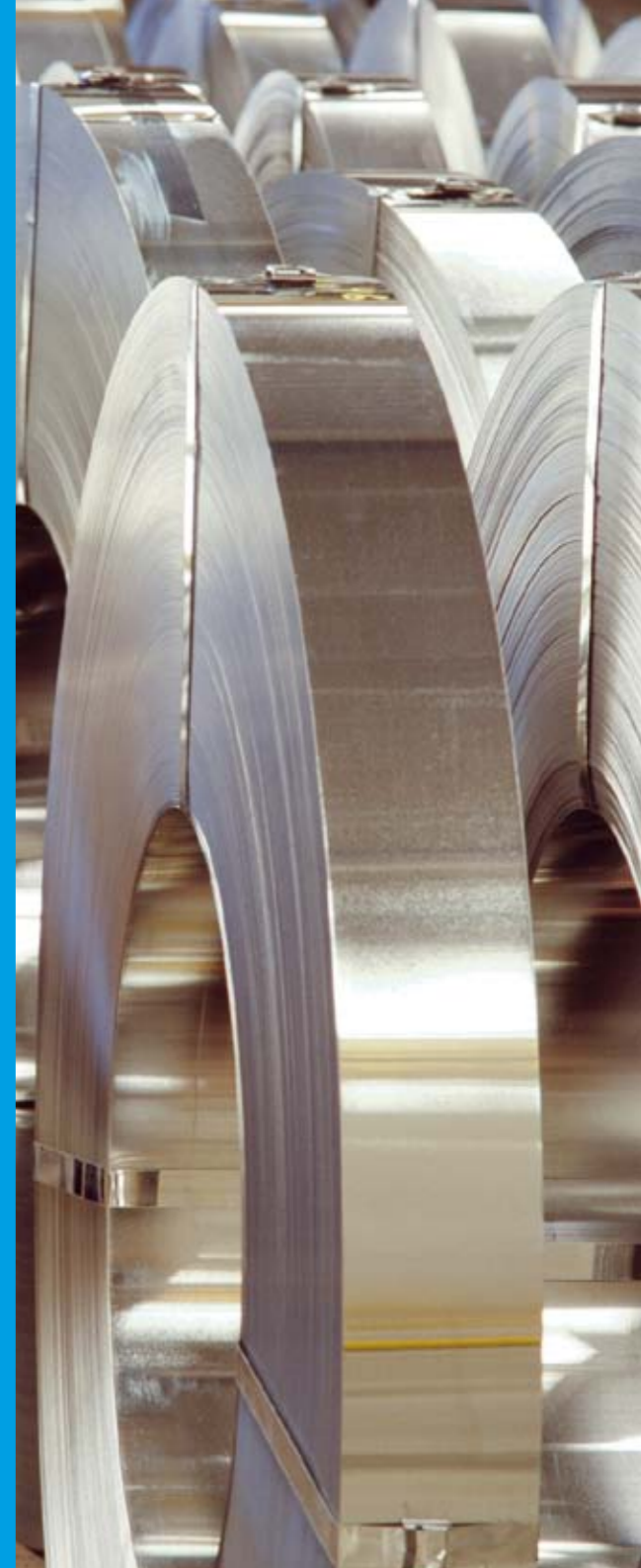
Se puso en contacto con ellos un agente del que no habían oído hablar antes. El agente del propietario desconocido informó que el propietario principal era Glen Maritime y que Silver River eran los propietarios disponibles. Los fletadores indicaron que deseaban negociar directamente con los propietarios. Los agentes del propietario proporcionaron a los agentes de los fletadores una carta de autorización de una empresa llamada Glen Marine en la que se indicaba que los propietarios disponibles podrían recoger la mercancía en su nombre. Los agentes de los fletadores pensaron que esto sería lo mismo que negociar directamente con ellos.

Cuando el barco cargó la mercancía, el agente del propietario emitió una factura de flete emitida en papel membretado firmado y sellado. Esta factura fue enviada inmediatamente a los fletadores para su pago.

Una semana después, los fletadores informaron a su agente que los propietarios principales se habían puesto en contacto con ellos directamente y solicitaron el pago del fletamento. El fletamento remitido a Silver River no fue recibido por los propietarios principales.

Los agentes del fletador trataron de llamar al "agente de los propietarios" pero su móvil y su dirección de e-mail estaban inactivos. Por lo tanto, se pusieron en contacto con los propietarios principales, quienes informaron que desconocían que hubiera más de un agente implicado. Los propietarios principales desmintieron haber emitido una carta de autorización. En un examen más detallado se observó que los datos de la empresa que aparecen en la carta no eran idénticos a los de los propietarios principales. Resultó que los fletadores habían sido víctimas de un fraude. El "agente del propietario" acordó con los comerciantes de acero una sola tarifa, mientras que a su vez establecían con los propietarios una tarifa global. Simplemente habían malversado el fletamento.

Los propietarios principales se negaron a descargar la mercancía hasta que recibieran en su cuenta el importe del fletamento. El fletador tuvo que volver a pagar para poder obtener su mercancía. Reclamaron a su agente que no habían seguido las instrucciones de tratar directamente con los propietarios y no examinaron correctamente la carta de autorización.



Combustible Echado a Perder

Un gerente comercial estuvo explotando un barco, durante varios meses, en una ruta regular que implicaba una escala en Singapur, donde normalmente repostaba. Los propietarios del barco informaron al gerente comercial que el barco había sido vendido para desguace y que, en su siguiente escala en Singapur, en lugar de repostar completamente, sólo necesitaba llenar el combustible suficiente para llegar al desguace.

Por desgracia, el equipo de operaciones del gerente comercial no anotó las instrucciones del propietario y abasteció al barco con la cantidad habitual. Cuando el barco se desguazó, el combustible adicional fue un regalo inesperado para el desguace. Los propietarios presentaron una reclamación al gerente comercial por valor de 95.000 dólares, que era la diferencia del valor del combustible comprado.



Entregar TODO

Los agentes marítimos gestionaron un subfletamento. Como es habitual, los términos principales del subfletamento establecían: "de lo contrario según el fletamento principal".

El fletamento principal fue enviado al agente junto con un anexo separado. Por desgracia, cuando el agente entregó el fletamento a los subfletadores, se olvidaron de proporcionar el anexo. Los trabajos se llevaron a cabo, pero sin que el subfletador estuviera al tanto del anexo.

En el anexo se incluían las disposiciones relativas a los costes de limpieza de la bodega en caso de que el barco llevara cemento. Esta partida se excluyó originalmente bajo el

fletamento principal, pero más tarde se permitió de conformidad con los términos acordados en el anexo. En el anexo se establecía que el fletador podría pagar la suma de 7.500 dólares estadounidenses en concepto de limpieza de la bodega. El transporte de cemento bajo el subarriendo se acordó en los términos principales, pero los términos relativos a los costes de limpieza de la bodega no se trasladaron al sub-fletador.

El fletador estuvo obligado a pagar al propietario principal la limpieza de la bodega, pero no pudo reclamar el dinero al sub-fletador. El agente tuvo que reembolsar los 7.500 dólares estadounidenses pagados por ITIC.



ACCESS

El Coste del Acceso Ilimitado a Internet Por Parte de la Tripulación

La política de una compañía naviera establecía la actualización de los paquetes de comunicaciones en todos sus barcos fletados y propios para pasar de sistemas que solo proporcionaban comunicaciones telefónicas por satélite y e-mail a sistemas que también incluyeran acceso a Internet a bordo limitado a una tarifa plana mensual. Los nuevos sistemas se fueron incorporando gradualmente en toda la flota.

Cuando la unidad de comunicaciones existente a bordo de un barco (que no incluía acceso a Internet) falló durante los primeros meses de 2009, se sustituyó por una unidad de banda ancha moderna, pero no por el nuevo sistema. Con esta unidad se pretendía sustituir solamente las comunicaciones de e-mail y voz existentes. No obstante, con la unidad de banda ancha también se podía acceder a Internet vía satélite. El superintendente del barco contratado por el gerente del barco no excluyó el acceso a Internet cuando rellenó el formulario de activación. Durante la instalación y activación tampoco notificó a la tripulación de su uso previsto o informó de las tarifas, que estaban en su posesión.

La tripulación, a la que ya se le habían notificado las intenciones de la empresa sobre el futuro acceso a Internet para todos

sus barcos, dio por hecho equivocadamente que se había proporcionado un uso ilimitado de la nueva unidad y procedieron a realizar todas las descargas que querían. El coste normal de las comunicaciones con sistemas antiguos no superaba los 1.800 dólares estadounidenses al mes. Si ese sistema actualizado previsto, incluido el acceso limitado a Internet, se hubiera implantado, el coste mensual habría sido de 3.800 dólares. Durante los tres primeros meses, y antes de que se descubriera el error, la tripulación realizó descargas libremente, que ascendieron a la elevada cantidad de 436.000 dólares.

Como la compañía naviera nunca estuvo de acuerdo con este uso ilimitado de Internet por parte de la tripulación, reclamó al gerente del barco la diferencia de lo que habrían pagado (5.400 dólares) y el importe real cobrado.

No Seguir las Instrucciones Correctamente se Paga Caro

Seis contenedores cargados con lavadorropas tenían como destino un puerto venezolano, pero eran enviados vía un puerto de trasbordo en el mismo país. El agente del barco en el puerto de carga indicó incorrectamente en el manifiesto de carga que el puerto de trasbordo era el destino final. Ese tipo de errores suelen corregirse fácilmente a bajo costo, pero este error en particular resultó ser desastroso, ya que el puerto de destino era un puerto franco, mientras que el puerto de trasbordo no lo era.

Las autoridades aduaneras venezolanas confiscaron la mercancía y exigieron el pago de aranceles aduaneros; de lo contrario la mercancía pasaría al gobierno. ITIC nombró a un bufete de abogados para que negociara con las autoridades

y liberasen la mercancía para poderla enviar a su destino final y correcto. No obstante, la mercancía no se liberó hasta varios meses después, ocasionando importantes costes de almacenamiento, sobreestadía del contenedor, sanciones de aduana y costes de transporte. Estos costes ascendían a un total de 85.500 dólares estadounidenses, que el agente tuvo que pagar para que se liberase la mercancía.

Los agentes del barco deberían tener en cuenta que las autoridades aduaneras de muchos países son una fuente de ingresos para el gobierno y los errores menores que pueden resolverse fácilmente a menudo son motivo de confiscaciones y multas.