

MÁSTER EN NEGOCIO Y DERECHO MARÍTIMO

“Ámbito legal y económico del Abandono de contenedores”



Autor: Javiera Belén Camacho Noval

Tutor: José Francisco Vidal

TRABAJO FIN DE MÁSTER

MADRID – 03 JUNIO 2022

INDICE

1. CAPÍTULO I. OBJETIVOS	1
2. CAPÍTULO II. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES	3
2.1. HISTORIA TRANSPORTE MARÍTIMO EN CONTENEDORES	3
2.2. CONTENEDOR	5
2.2.1. CONCEPTUALIZACIÓN	5
2.2.2. ASPECTOS TÉCNICOS	7
2.2.3. MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN	8
2.2.4. TIPOS DE CONTENEDORES	10
2.2.5. IDENTIFICACIÓN DE LOS CONTENEDORES	12
2.2.6. ESTIBA Y TRINCAJE	13
2.3. OPERATIVA EN TERMINALES DE DEPÓSITOS	17
3. CAPÍTULO III. ÁMBITO LEGAL	21
3.1. CONCEPTO Y TIPO DE ABANDONO DE CONTENEDORES	21
3.2. PAPEL DE LAS ADUANAS	26
3.3. PROCEDIMIENTO DE CONTROL	33
3.4. SINIESTROS EN NAVEGACIÓN MARÍTIMA	37
3.5. PÓLIZAS DE SEGURO	42
3.6. EJEMPLOS DE ACCIDENTES DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA	48
3.7. REGULACIÓN NACIONAL, EUROPEA E INTERNACIONAL	52
4. CAPÍTULO IV. ÁMBITO ECONÓMICO	56
4.1. ECONOMÍA MARÍTIMA	56
4.2. COSTES GENERADOS POR LA EXPLOTACIÓN COMERCIAL DE BUQUES	60
4.3. COSTES DEL CONTENEDOR Y SU ABANDONO	62
4.4. PAPEL DE LAS PARTES IMPLICADAS EN CASOS DE ABANDONO	66
4.5. CONTENEDOR COMO MERCADO DE SUBASTA	69
4.6. ARQUITECTURA CON CONTENEDORES	73
4.7. PROYECTOS CON CONTENEDOR	76
4.8. INICIATIVAS BLUE CONTAINERS	80
4.9. PANORAMA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO	82
5. CONCLUSIÓN	85
6. BIBLIOGRAFÍA	87
7. ANEXOS	91

1. CAPÍTULO I. OBJETIVOS

Titulares como *“crisis de los contenedores: ¿por qué hay tantos barcos haciendo fila para entrar a Estados Unidos”, “la congestión sin precedentes en la cadena de suministro provoca en los puertos de California largas filas de barcos que quieren entrar a los Estados Unidos” “El sector logístico sobre la crisis de suministros: El precio de los contenedores se ha disparado”,* o el *“Y ahora, los contenedores...”* nos está demostrando la gran influencia de los contenedores sobre todos los sectores de la economía y su repercusión en la actividad empresarial a la hora de suministrar todos aquellos productos que necesitamos como consumidores.

Escenarios como los actuales, es en donde se ve reflejado como los contenedores son considerados como uno de los actores más significativos dentro de este ámbito cuya participación resulta esencial para garantizar la entrega final de la carga o mercancía en el destino final. De hecho, si lo analizamos de forma cuantitativa, es una de las modalidades más utilizadas y recurrentes que ocupa una cuota de mercado superior al 60% del volumen total en todo el mundo.

Dada la situación actual del sector logístico, he considerado interesante enfocarme en la gestión y en el desarrollo del transporte marítimo de contenedores en la introducción para asentar los conceptos básicos antes de profundizar más en el contenido del tema a tratar. Sin embargo, tal y como el título indica, el cuerpo de este trabajo fin de máster será analizar qué sucede y que repercusiones económicas y legales conlleva el abandono de un contenedor. En otras palabras, el objetivo principal de este proyecto es profundizar en el abandono de los contenedores y dar respuesta sobre su integración dentro del derecho marítimo o portuario y definir las distintas actuaciones ante los diferentes tipos de obligaciones y/o responsabilidades a nivel nacional e internacional siempre aplicando la legislación vigente.

Es por ello, que motivada por el gran desconocimiento que rodea a este sector y concretamente a los contenedores abandonados decido centrarme en los abandonos cuyo interrogante principal viene a ser: como identificar quién es el propietario y cómo actuar ante este tipo de hechos puntuales. Otro motivo es que, desde mi punto de vista, podría resultar beneficioso para conocer la repercusión que supone el abandonar o hallar un contenedor sin propietario en el ámbito económico y legal a nivel nacional u internacional.

Una vez definida la razón por la cual escogí este tema, paso a exponer la estructura a seguir. Este trabajo de investigación constará de tres capítulos. El primero de ellos, hace referencia al término de contenedor donde se tratará de analizar los conceptos básicos tales como los antecedentes y su desarrollo, el movimiento de esta modalidad tanto a nivel nacional, europeo como internacional a fin de poder estudiar la repercusión de este medio de transporte de mercancías donde incluiremos las principales operaciones de importación y exportación. Además de definirlo, se estudiará los distintos tipos de buques y de contenedores que nos podemos encontrar, así como la operativa realizada en terminales marítimas.

A continuación, los dos últimos capítulos se centrarán en la gestión de los contenedores abandonados estando enfocado el segundo capítulo en el ámbito legal, procedimientos a seguir, legislación a aplicar en cada supuesto, responsabilidades y obligaciones tanto del que halla el contenedor como del que lo abandona, las acciones a realizar para demostrar los hechos. Por otro lado, el tercer capítulo estará orientado a analizar y valorar económicamente dicho suceso, su repercusión y cómo se desarrolla su proceso de gestión para la resolución de los hechos acontecidos.

Por último, el cierre de este proyecto será la conclusión de todo el contenido que he ido tratando y cuyo fin principal será el de haber aclarado todas aquellas dudas que hayan podido surgir a lo largo de su lectura. En definitiva, será una forma de resumir o analizar toda la información expuesta acerca de la identificación de un contenedor abandonado, así como el procedimiento legal a seguir y cómo influye este hecho sobre la economía del país y sobre el sector de la logística.

2. CAPÍTULO II

El tráfico marítimo comprende todas aquellas operaciones de transporte de mercancías que se realizan por vía fluvial o marítima. Es importante destacar que, a nivel mundial, el 80% del comercio internacional se gestiona por vía marítima dado que se caracteriza por su rentabilidad, seguridad y eficacia a la hora de transportar grandes volúmenes de carga desde un puerto a otros situados en distintos continentes. Además, cuenta con la ventaja principal de que la propia Organización Marítima Internacional ha aprobado normas sobre seguridad y protección marítima que van desde la lucha contra la piratería hasta la prevención de la contaminación cuyo resultado es un sector regido por leyes internacionales unificadas válidas para cualquier estado.

Todo ello ha influido e influye en que este sector se haya consolidado de tal forma que promueva el crecimiento económico del país y sea considerado como uno de los sectores más dinámicos y relevantes para la economía a nivel mundial. Sucesos como el Ever Given, son muestra de que es fundamental que el transporte marítimo deba velar por un buen funcionamiento y por una adecuada gestión de toda la operativa que comporta este sector. Dicho suceso será analizado en la parte económica con más detalle, pero en términos generales, por el canal de Suez, pasaron cerca de veinte mil embarcaciones que correspondería al 12% del comercio mundial tal como haremos referencia en la parte económica.

Accidentes como estos nos hacen reflexionar que, ante cualquier fallo, la economía de cualquier país se vuelve dependiente dado que cualquier obstrucción puede ocasionar terribles consecuencias para el comercio internacional.

2.1.HISTORIA TRANSPORTE MARÍTIMO EN CONTENEDORES

Aunque hayamos mencionado anteriormente la importancia del sector, debemos destacar que previo al desarrollo del transporte marítimo en contenedores, la carga se transportaba a través del conocido método carga fraccionada. Éste permitía que el transportista fuera capaz de manipular y almacenar la mercancía de los pedidos de los distintos consumidores en un mismo medio de traslado a fin de optimizar la capacidad de almacenaje. Por lo que, la razón principal por la cual este método era usado se debía principalmente a las ventajas que ofrecían tanto al consumidor final como a la propia empresa. Entre ellas se mencionan la reducción de los costes, un mayor control de los pedidos que deriva en una mayor seguridad de la carga durante su traslado desde

origen a destino, y además se caracteriza por la flexibilidad del tiempo de entrega de dicha carga.

En otras palabras, se puede conceptualizar la carga fraccionada como un proceso tedioso y laborioso que conllevaba tanto a la carga como a la descarga de una gran variedad de fardos, bultos y cajas de formas extrañas. En concreto, las mercancías de carga general se movían << pieza a pieza >>.

Sin embargo, en 1937, una idea se convirtió en el invento que cambiaría la historia del tráfico internacional:

<< El origen del contenedor es casi tan antiguo como el del transporte. Cuenta la historia que un día, mientras esperaba en la zona portuaria de Carolina del Norte el momento para entregar la carga de su vehículo, un joven camionero de tan solo 21 años de edad observaba cómo con muchísimo esfuerzo y trabajo, los estibadores traspasaban fardos de algodón de los camiones al buque, para posteriormente ubicar -con el ritmo que un humano puede hacerlo- la pesada carga en la bodega. Entonces, el joven pensó: Es una verdadera pérdida de tiempo y dinero. ¿Y si mi camión pudiera subirse con todo su a bordo del buque de una sola vez? >>

Esta idea fue la base de un gran cambio a nivel internacional que le otorgó a Malcom McLean, el apodo de << Gran empresario del transporte >>, siendo el primero en subir la primera carga completa a un buque a través de un contenedor. A partir de ese momento, se consideró como << uno de los mayores descubrimientos del transporte en muchos siglos >> que culminó en un nuevo concepto de transporte marítimo contenerizado.

Sin embargo, no todos los inicios son fáciles y muestra de ellos es sobre la primera negativa que surgió en torno a esta idea. Por primera vez, la empresa ferroviaria se negó a subir sus trailers a los vagones para optimizar el tiempo de manipulación de la carga al menor coste posible. Cabe mencionar que el gobierno americano intervino dado que la Comisión Interestatal de Comercio, primer organismo regulador estadounidense de las industrias de transporte y asuntos relacionados con el traslado de carga más allá de las fronteras estatales, prohibía a una compañía de camiones añadir a sus rutas terrestres rutas marítimas.

A raíz de esta negatividad y tras un largo proceso de intento de negociaciones fallidos y problemas, McLean vendió sus acciones de la Comisión Interestatal de Comercio para poder comprar << Waterman Steamship Corporation >>, una de las mayores compañías marítimas nacionales, y su subsidiaria <<Pan-Atlantic Steamship Corporation >>. A través de ellas, adquirió una flota de 37 buques de carga para poder iniciar su diseño

de servicios. Su primer diseño fue el contenedor de 35 pies de longitud, 8 de anchura y 8 de altura, dimensiones que en aquel entonces correspondían a la longitud máxima autorizada en las autopistas americanas y que en la actualidad ya dejaron de existir dado que ISO ha establecido otras medidas.

En un principio, los buques tanques estaban destinados a cargar contenedores en cubierta para más tarde pasar a cargar también en bodega gracias al logro de maximizar la capacidad de los buques. Siendo este un gran ejemplo de esta aceleración que se manifiesta en la evolución es la capacidad de carga de los buques, tal como se hace referencia anteriormente. << *La capacidad de los primeros buques de vapor fue tal vez de cinco mil toneladas y la de un buque general de gran tamaño de los años 50 era de 10.000 toneladas, pero los buques portacontenedores, son capaces de transportar cinco o seis veces lo de los buques de carga general* >>

No obstante, dicha evolución no solo es el resultado del incremento de la capacidad del buque, sino que también se debe tener en cuenta el aumento de la velocidad de la manipulación portuaria, la mecanización de los tráficos de carga seca y líquida a granel. Todo ello hace referencia a una de las grandes ventajas con las que cuenta la contenerización del transporte. En otras palabras, << *si se agrupan los bultos de carga general mixta en una sola unidad normalizada se puede manipular más rápidamente con menos incidencia de la mano de obra, reduciendo el tiempo que un buque está en puerto y permitiendo economías de escala similares a las que se logran en los tráficos de graneles*>>

En definitiva, desde tiempos remotos, el hombre ha estado experimentando con contenedores buscando mejorar la manipulación y protección de las mercancías juntando el mismo paquete en un mismo cajón, embalaje o utilizando ánforas selladas. De forma que, sin saberlo, estaban dando los primeros pasos hacia la contenerización comercializando paquetes cada vez más grandes y estandarizados.

2.2.CONTENEDOR

2.2.1. Conceptualización

Antes de conceptualizarlo, el contenedor debe reunir una serie de requisitos a fin de que cumpla la misión para la cual fue creado. Para su conceptualización, tenemos en cuenta diversa normativa:

El Convenio Aduanero de Ginebra 8 mayo de 1956, lo define como << *un instrumento de transporte portátil o móvil de carácter permanente, apto para el uso reiterado y para el transporte de mercancías a granel o ligeramente embaladas especialmente con el propósito de transportar sin manipulaciones intermedias, por medio de un transporte cualquiera o una combinación de varios de ellos*>>

Sin embargo si tenemos en cuenta lo que nos indica el artículo 138, apartado C de la Ordenanza Aduanera Española, entendemos el contenedor como: << *Un elemento (cajón portátil, cisterna movable o análoga) que tenga carácter permanente, y sea por esa razón, lo suficientemente resistente para facilitar el transporte de mercancías sin rupturas o interrupción de carga, de forma reiterada, por ferrocarril, camión u otro medio cualquiera que se encuentre dotado de dispositivos que faciliten su manipulación en caso de transporte; que resulte sencillo llenarlo o vaciarlo, que ostente marcas y señales para su perfecta identificación y que tenga, por lo menos un metro cúbico de cabida* >>

Otra definición a tener en cuenta es la que nos sugiere K. Pineus, miembro de la Asociación Sueca de Derecho Marítimo y del Comité Marítimo Internacional, que reconoce como contenedor a todo << *aquel recipiente cerrado, pero no necesariamente con llave, de forma, medidas y construcción variables, repetidamente usado para el transporte de cargas a granel en unidades demasiado grandes para ser manipuladas a mano, o para el transporte de cargamento general, integrado en un conjunto unitario, que hace necesaria su manipulación mecánica*>>

Por su parte, la International Standard Organization (I.S.O), caracteriza al contenedor de la siguiente manera:

- Presenta un carácter permanente o resistente para garantizar su uso repetido. Por lo que, el embalaje convencional no entra dentro del objetivo que el contenedor debe alcanzar.
- Su fin es facilitar Su fin es facilitar el transporte de la carga o mercancías sin realizar operaciones intermedias de cargas al mismo tiempo que se optimiza el tiempo de carga y descarga de una cantidad específica de carga.

- Provisto de aparatos o dispositivos que ayuden al manejo de las mercancías, especialmente durante los tiempos de traslados de un medio de transporte a otro (terrestre, marítimo o aéreo)
- El volumen mínimo o superior requerido es un metro cúbico eliminando de esta forma un manejo manual del contenedor y el uso de medios mecánicos.

Además de todo lo mencionado considero de vital importancia la conceptualización que le otorga al contenedor, el Convenio Internacional sobre la seguridad de los Contenedores (CSC), al que España se adhirió el 2 de diciembre de 1972. Artículo II del Convenio anteriormente mencionado:

- << de carácter *permanente y, por tanto, suficientemente resistente para permitir su empleo repetido* >>
- << *especialmente ideado para facilitar el transporte de mercancías, por uno o varios modos de transporte, sin manipulaciones intermedias de la carga* >>
- << *construido de manera que pueda sujetarse y/o manipularse fácilmente, con cantoneras para ese fin*>>
- << *de un tamaño total tal que la superficie delimitada por las cuatro esquinas inferiores exteriores sea por lo menos de 14 metros cuadrados (150 pies cuadrados) o por lo menos 7 metros cuadrados (75 pies cuadrados), si lleva cantoneras superiores* >>
- << *el término contenedor no incluye los vehículos ni los embalajes* >>

2.2.2. Aspectos técnicos

Al ser uno de los principales instrumentos para el transporte de mercancías en transacciones comerciales entre países comunitarios y extracomunitarios, es necesario que cada contenedor cuenta con una serie de características técnicas las cuales han sido definidas por el Convenio Aduanero sobre Contenedores del 8 de mayo de 1956 (Ginebra).

Uno de los aspectos esenciales con los que debe contar es el nombre y la dirección del dueño, una descripción de las mercancías que transporta, las marcas y número de identificación del contenedor.

Por ejemplo, el contenedor podrá ser identificado como HOYU 672345- 6 cuya identificación viene formada por 11 dígitos siendo las tres primeras el dueño y las demás vienen asignadas por el BIC (Bureau International des Containers et du transport Intermodal). El último número es una garantía para las transmisiones y acceso a sistemas asistidos por ordenadores.

Para su construcción debemos tener en cuenta que el contenedor deberá llevar un sello que tendrá que ponerse fácil y de forma eficaz, el contenedor nunca podrá permitir que ninguna mercancía sea manipulada o sea incorporada dentro del mismo, revisar que no exista ningún hueco que pueda ser usado para esconder mercancía oculta, buena accesibilidad a todos los compartimentos interiores y a su estructura. Además, en caso de que exista algún hueco, deberá ser tapado de forma que no se pueda manipular y por último deben contar con un sistema de cierre eficaz y simple.

2.2.3. Materiales de Construcción

Es importante mencionar que los contenedores marítimos, en su primera fase de construcción son pequeñas láminas de 8x3 pies que formarán los paneles de las paredes tras un proceso de estampado. En términos generales, los contenedores tradicionales miden 20 o 40 pies de largo o bien se requieren entre unas siete y quatorce piezas para cada pared.

En cuanto al piso, éste está hecho de vigas de acero cuadradas, y en cuanto al marco de la pared, se construyen con unidades de puertas individuales. Otro aspecto a tener en cuenta, es la pintura y el lijado que se llevan a cabo mediante soldaduras en sus esquinas e irregularidades. Por último, se deben añadir las marcas únicas al contenedor para su identificación, tal como se menciona en el apartado anterior.

Para llevar a cabo todo este proceso de construcción, se cuentan con tres materiales fundamentales en su fabricación a fin de garantizar su durabilidad.

En primer lugar, se puede usar el aluminio. Como ventajas:

- Mayor resistencia que el acero.
- Excelentes propiedades para aislar la carga
- Gran resistencia a la corrosión

Como inconvenientes de este material

- Es propenso a los agujeros por golpes
- Coste inicial elevado
- Corrosión galvánica si entra en contacto con otros metales

En segundo lugar, las ventajas del acero son las siguientes:

- Buena resistencia
- Posibilidad de mayores construcciones
- Dota de mayor resistencia en ciertas partes del contenedor
- Coste inicial bajo
- Carece de problemas como corrosión u oxidación debido a la utilización de pinturas y productos antioxidantes

No obstante, presenta las siguientes desventajas:

- Peso
- Corrosión
- Alto coste de mantenimiento
- Peso reducido con respecto al acero y aluminio

En tercer y último lugar, entre las ventajas de la madera contrachapada o fiebre de vidrio se encuentran:

- Reducido coste de reparación
- Bajo coste de mantenimiento
- Carece de problemas relacionados con la corrosión u oxidación.

En relación a los inconvenientes que ofrece este tipo de material se destacan los siguientes aspectos de la madera contrachapada:

- Es pesada
- Su transporte no es fácil

Una vez definido los materiales usados para su construcción, la cadena de montaje de un contenedor es un proceso bastante tedioso que van desde un rollo de acero hasta su inspección, rotulación y etiquetado para su posterior identificación.

2.2.4. Tipos de Contenedores

El comercio internacional ha permitido que, a lo largo de los años, los contenedores estándar hayan sufrido una cierta evolución surgiendo de esta forma diversas tipologías de contenedores de diferentes dimensiones optimizando las operaciones de exportación e importación.

Equipo	Tamaño	Apertura puertas		Dimensiones internas			Peso			Volumen	Material
		mm pies/pulgadas	Ancho	Alto	Largo	Ancho	Alto	Max. Bruto	Tara	Max. Neto	
	20' Estándar	2340	2280	5898	2352	2393	30480	2300	28180	33.2	Acero
	20'x 8' x 8' 6"	7' 8"	7' 6"	19' 4"	19' 4"	7' 10"	67200	5070	62130	1172	
	40' High cube	2340	2585	12032	2352	2698	32500	3940	28560	76.4	Acero
	40' x 8' x 9'6"	7' 8"	8' 6"	39' 6"	7' 9"	8' 10"	71650	8685	62965	2700	
	45' High cube	2340	2585	13556	2352	2698	32680	4820	27860	86	Acero
	45'x 8' x 9'6"	7' 8"	8' 6"	44' 6"	7' 9"	8' 10"	71650	10625	61025	3045	
	40' High cube reefer	2276	2501	11571	2268	2553	34000	4850	29150	67	Acero
	40'x 8' x 9'6"	7' 5"	8' 2"	37' 11"	7' 5"	8' 4"	74960	10690	64270	2366	
	20' Flat rack	-	-	5610	2228	2233	63647	2530	61117	-	Acero
	20' x 8' x 8'6"	-	-	18' 5"	7' 3"	7' 4"	33002	5280	27722	-	
	40' Flat rack	-	-	12060	2228	2233	44397	5479	38918	-	Acero
	40' x 8' x 8'6"	-	-	39' 7"	7' 3"	7' 4"	97881	12081	85800	-	
	20' Open top	2300	2215	5889	2345	2346	30480	2360	28120	32.4	Acero
	20' x 8' x 8'6"	7' 8"	7' 6"	19' 4"	7' 9"	7' 9"	72400	5200	67200	1144	

El contenedor más común es el contenedor cerrado o dry van orientados al transporte de mercancías general en cartones, cajas o barriles. Se caracteriza por ser un contenedor cerrado y aislado capaz de soportar las condiciones climatológicas.

Otro tipo es el conocido como de gran cubicación o high cube. Es bastante similar en cuanto a estructura interna y externa con respecto al dry van que hemos mencionado anteriormente. Sin embargo, la altura es mucho más mayor con más capacidad de volumen. Todas estas características que posee hacen que sea ideal para transportar cargas de poco peso y mucho volumen.

El open top es otro tipo de contenedor con techo de lona en vez de techo rígido. Presenta una gran versatilidad, el diseño hace posible la estiba de la mercancía lo que los hace adecuados para el transporte de grandes piezas indivisibles o cargas que se caracterizan por una gran altura como bloques de mármol o maquinaria pesada.

El contenedor de carga a granel o bulk container está destinado concretamente al transporte de mercancías a granel o suelta como productos químicos, fertilizantes, entre otros. Cuenta con varias aperturas tanto en la parte superior como en las puertas traseras a fin de que pueda introducirse la mercancía fácilmente. El contenedor debe inclinarse para facilitar la descarga de las mercancías.

Además de los mencionados el sector logístico cuenta con contenedores plataforma tales como flat bed o flat rack. El primero de ellos se usa para el transporte de cargas sobredimensionadas tanto en anchura como en altura (maquinaria, automóviles, productos forestales) caracterizándose por ser una unidad totalmente abierta. El segundo está orientado a transportar grandes concentraciones de peso debido a sus paredes frontal y traseras abatibles.

El open side o contenedor abierto por los costados está enfocado a las mercancías de cargas consistentes en grandes piezas que no pueden ser estibadas por las puertas.

El contenedor cisterna es otra variedad que se caracteriza por el transporte de mercancías de carga líquida o mercancías peligrosas como líquidos inflamables, tóxicos o mercancías no peligrosas como aceite o resina.

El isotermo es otro tipo de contenedor con suficiente grado de aislamiento que permite retrasar la temperatura entre el interior y el exterior. Su estructura se asemeja a la de un contenedor cerrado excepto en que éste cuenta con dos aperturas en su parte frontal. El contenedor ventilado es de uso expreso de mercancías que pueden sufrir daños por condensación.

Reefer o contenedor frigorífico es el idoneo para mantener la carga a temperatura de hasta 30° centígrados bajo cero. Es de aluminio y se usa para transportar mercancía perecedera como carnes, frutas o vegetales.

Por último, cabe mencionar el europallet o palletwide, variante del contenedor estándar y high cube. Cuenta con una mayor anchura que permite colocar dos europallets por ancho y tres europallets a lo largo. Por lo que sus principales ventajas es su capacidad de espacio y que puede cargar más cantidad de carga.

2.2.5. Identificación de los contenedores

Las marcas que se identifican en un contenedor son diversas.

En primer lugar, en referencia a la matrícula es importante destacar que viene determinada por estándares internacionales que constan de cuatro letras y siete números. Por lo que, las tres primeras letras son elegidas aleatoriamente por cada propietario y la cuarta es normalmente la letra U. Dicha U indica que se siguen las normas que marca la ISO a la hora de construir un contenedor mientras que los seis números son aleatorios y el séptimo número es el denominado dígito de control. En otras palabras, es el resultado de una fórmula matemática que garantiza que la matrícula sea única e irrepetible. Además de lo mencionado, justo debajo de la matrícula se puede encontrar una nueva marca formada por dos letras, que indican la nacionalidad del contenedor y cuatro números, que determinan las características físicas del contenedor. Todo ello junto conforma el distintivo homologado por la ISO.

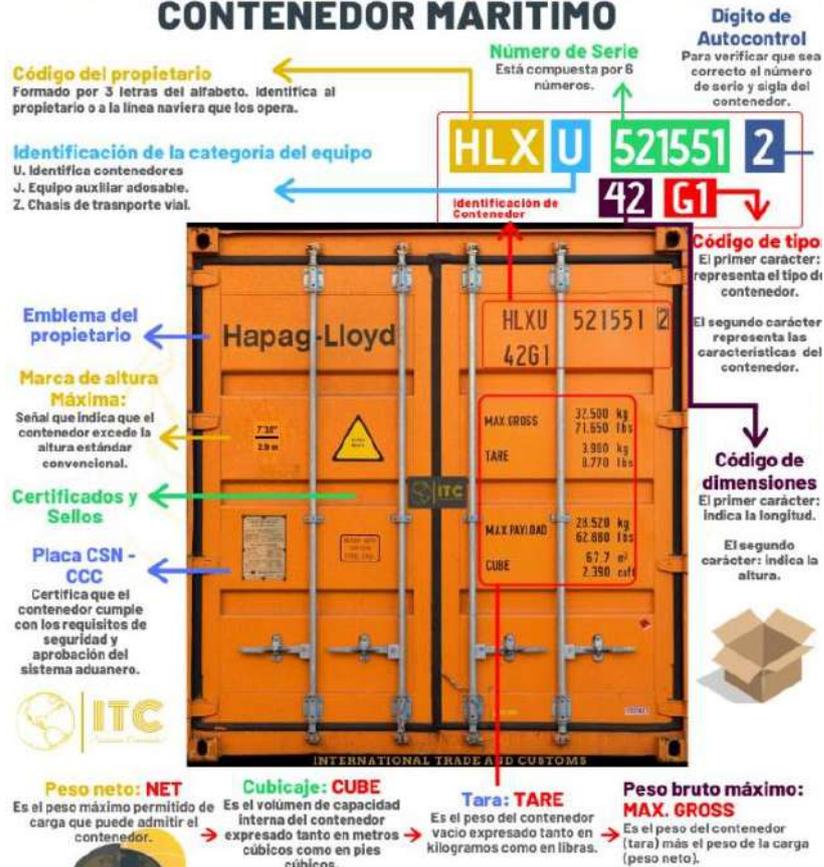
En segundo lugar, la placa de aprobación de seguridad del Convenio Internacional sobre la seguridad de los contenedores (CSC) la cual debe cumplir con una serie de requisitos: permanente, incorrosible, tamaño estándar, de peso máximo permitido, entre otros.

En tercer lugar, se deben añadir las características impresas de tara, volumen y pesos máximos autorizados que son facilitados por el constructor situados en la puerta y expresados en kilogramos, litros, pies y metros.

Por último, el logotipo de la sociedad clasificadora que es responsable del cumplimiento de los estándares de calidad y seguridad en cuanto a su construcción.

Todo lo explicado viene reflejado en la siguiente imagen conformando todo lo que un contenedor marítimo debe incluir para ser identificado:

IDENTIFICACIÓN Y MARÇAS DE UN CONTENEDOR MARITIMO



Fuente: ITC.

2.2.6. Estiba y trincaje.

En cuanto al concepto de estiba, se puede definir como “*la colocación, distribución, protección y fijación adecuada en el interior del vehículo de una mercancía que ha sido entregada al porteador convenientemente embalada, si procede para que vaya segura hasta su destino*”

Junto con la desestiba son servicios portuarios de manipulación de mercancías, tal y como se determinan en el artículo 108.2 del Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Además, en el artículo 109 se establece que es la Autoridad Portuaria la que otorga la licencia para prestar dichos servicios. Ambos se caracterizan por ser servicios inversos que suceden dentro de los buques. En otras palabras, el primero alude a la correcta distribución de los artículos en una unidad de transporte de carga (UTC) dentro del barco, de forma que se garantice la seguridad y eficiencia del almacenamiento y transporte. Sin embargo, la segunda se refiere al adecuado acondicionamiento de la mercancía, es decir, soltarlas de las sujeciones, para llevar a cabo la descarga.

Como último referente a tener en cuenta, la Ley 14/24 de 24 julio de la Navegación Marítima menciona varios artículos en relación a los conceptos mencionados:

Artículo 218: Operaciones de Carga y descarga.

1. *“Salvo pacto en contrario, el fletador o cargador colocará las mercancías al costado del buque y realizará la carga y estiba de las mismas a su costa y riesgo, con la adecuada diligencia que exija la naturaleza de las mercancías y el viaje a realizar”*
2. *<< No serán de aplicación las reglas anteriores en el fletamento para el transporte de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque, en el que el porteador asume, salvo pacto en contrario, la realización a su costa y riesgo de las operaciones de carga y estiba>>*
3. *<< Aun cuando se pacte que la carga y la estiba sean efectuadas a costa y riesgo del fletador o cargador, el porteador será responsable de las consecuencias derivadas de una estiba defectuosa que comprometa la seguridad del viaje.>>*

Artículo 227. Operaciones de desestiba y descarga

1. *<< El fletador o receptor deberá desestibar y descargar sin demora las mercancías a su costa y riesgo, así como retirarlas del costado del buque. Las partes podrán establecer pactos expresos diversos sobre estas operaciones >>*
2. *<< No serán de aplicación las reglas del apartado anterior en el fletamento para el transporte de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque, en el que el porteador asume, salvo pacto en contrario, la realización a su costa y riesgo de las operaciones de desestiba y descarga>>*

Artículo 330.obligaciones

1. *<< El contrato de manipulación portuaria de mercancías puede incluir las operaciones de carga, descarga, estiba y desestiba a bordo de los buques, así como las de recepción, clasificación, depósito y almacenamiento en muelle o almacenes portuarios, y las de transporte intraportuario. Igualmente, podrá incluir las operaciones materiales similares o conexas a las anteriores. Todas ellas se ejecutarán de conformidad con la normativa vigente que les sea de aplicación>>*

2.<< Cuando el operador portuario actúe por cuenta de los cargadores o destinatarios de las mercancías deberá efectuar en tiempo y forma las protestas o denuncias sobre su estado y condición en el momento en que las reciba del porteador. Será responsable del perjuicio causado por su omisión o realización extemporánea.>>

Tras mencionar estos artículos, es importante mencionar que la estiba en contenedor es primordial para lograr una correcta distribución de los pesos respetando los pesos máximos designados para cada tipo de contenedor y evitar la sobrecarga de los mismos.

Para ello es necesario que los contenedores marítimos cumplan con los requisitos de resistencia y durabilidad con la mínima pérdida en cuanto a la capacidad en peso y volumen. Además, deberán estar contruidos para asumir tolerancias específicas.

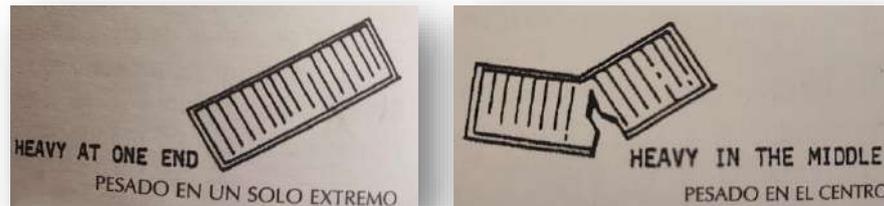
<< El suelo y las cuatro cantoneras- corner post- son las partes más fuertes y resistentes del contenedor. El suelo debe tener la resistencia suficiente para aguantar el peso de las mercancías. Las cantoneras se utilizan para izar el contenedor y para apilarlos unos contra otros, por lo que sus características de resistencia deben ser muy importantes>>

De hecho, los contenedores están diseñados para acomodar un peso máximo por peso lineal de 1.125 kg con máximo de 11.250 kg por cada diez pies lineales. Es por ello que, si la carga excede de los mencionados, la diferencia deberá ser distribuida en una superficie adicional, a razón de 450kg por pie lineal.

Es por ello que una mala distribución del peso en el contenedor producirá daños a las mercancías y al contenedor. Por lo que, junto con las normas generales para la estiba, explicaré qué daño se producirá en caso del incumplimiento de estas reglas a la hora de cargar un contenedor para posteriormente ser embarcado a bordo de un buque.

- Se deben respetar los pesos máximos designados para cada tipo de contenedor y nunca sobrecargar. En caso de incumplimiento, se derivan dos problemas. El primero de ellos hace referencia a que, si se concentra todos los pesos en los extremos del contenedor, provocaría una rotura por la parte superior central del contenedor. El segundo de ellos es que, si la mayoría de

los pesos se concentran en un solo extremo del contenedor, se ocasionaría un corrimiento lateral de todas las mercancías.



- Ajustar el centro de gravedad de la carga lo más cerca posible al centro del contenedor, siempre que vaya cargado con pocos bultos, pero muy pesados. El problema derivado de esto sería que en el caso de concentrar toda la mercancía en el centro se podría producir un destondamiento o rotura por la parte interior central del contenedor, tal y como se muestra en la imagen.



- Seguir las directrices del embalaje para la carga y estiba como “this side up” (este lado hacia arriba). Un problema derivado de esto sería usar ganchos para el manejo de los bultos provocando daños a la carga.
- Estibar mercancías pesadas sobre las más ligeras dañando la mercancía. Se recomienda hacerlo al revés.
- Determinar Determinar una estiba personalizada en función de la mercancía que se va a cargar teniendo cuidado en que se realice de forma separada y nunca estibar sobre otra carga cuyo embalaje este dañado. Así como evitar el contacto entre mercancía húmeda y seca que puedan acarrear daños y reclamaciones por posibles derramamientos.
- En cuanto a la fijación de la mercancía, asegurar y fijar la parte inferior, laterales y frontales de la carga evitando dejar huecos entre carga y pared contenedor. Además, vigilar y controlar que el contenedor esté bien cerrado y precintado.

- Disponer de toda la documentación relativa a las mercancías requerida en el puerto de origen, de destino y de destino final si lo hay. En todos ellos deben estar anotados tanto número de precinto como de contenedor.

Tras analizar el procedimiento a seguir, es necesario tener en cuenta los materiales con los que se cuenta para fijar y asegurar de forma adecuada la mercancía en el contenedor dando apoyo a la estiba. En términos generales, uno de ellos es la madera usada para la cubierta, bloqueo, refuerzo o separación, división o tabique de separación o como cubierta auxiliar de alguna carga. Por otro lado, las ataduras funcionan como separadores de mercancías y para asegurar las piezas pesadas y poco manejables. En cuanto a las fibras de papel, el objetivo de las mismas es de divisor, cubierta, partición y cubiertas auxiliares. Por último y no menos importante, otro material serían los hinchables que se pueden usar como bloques ligeros o de peso medio.

Otro concepto a tener en cuenta sería el de trincaje, el cual se puede definir como << la acción de sujetar e inmovilizar contenedores, pallets y todo tipo de mercancías mediante uso de sistemas de sujeción durante cualquier actividad de transporte>>

Aunque es un concepto que se ha ido explicando junto con el concepto de estiba, el aplicar un tipo u otro de trincaje dependerá del tipo de la carga teniendo en cuenta su peso, sus dimensiones, y además los factores de fricción entre otros.

Al igual que la estiba, es vital que la carga esté bien distribuida en el interior del contenedor para evitar graves accidentes, pérdida de la mercancía que a su vez conllevará pérdidas económicas para todas las partes implicadas.

2.3. OPERATIVA EN TERMINALES DE DEPÓSITOS.

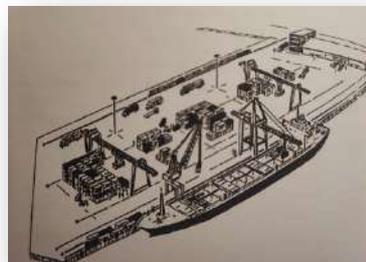
Teniendo en cuenta lo que menciona Perfecto Palacio López, se podría definir una terminal como << el origen o final de una línea de transporte, sea éste terrestre, aéreo o marítimo” siendo una “terminal de pasajeros si el objeto son personas>> y si son mercancías se definirá como una terminal de transporte de mercancías.

Concretamente las terminales marítimas es un concepto relativamente nuevo cuyo fin es el de efectuar el intercambio de la mercancía entre el transportista marítimo y el terrestre estando dotadas de aquellas instalaciones e infraestructuras indispensables para llevar a cabo este tipo de operaciones marítimo-terrestres. Dependiendo de cómo estén diseñadas, se centrarán en un tipo, grupo o mezcla de mercancías.

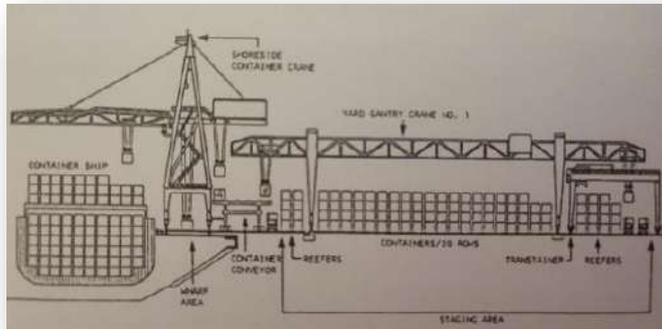
En este caso, este apartado se va a centrar en las terminales de contenedores que se encuadran dentro de las terminales de carga general orientadas a la manipulación de mercancía general contenedorizada y que pueden conceptualizarse como << espacio físico donde los contenedores recibidos de un buque, bien oceánico o feeder, son transferidos al modo de transporte terrestre, como camiones o ferrocarriles y viceversa>>

Deben reunir estos tres requisitos: situarse en un puerto de mar, estar ubicados dentro de un recinto portuario y centrarse en la carga de contenedores. Si reúnen los tres, se distinguen tres tipos de terminales marítimas:

- Terminales Multipropósito. Dedicados a varias unidades de carga, aparte de contenedores y asignado en régimen de concesión a una empresa del entorno portuario, para su explotación en exclusiva, modelo usado en el sistema español.
- Muelles de contenedores. Su uso no es exclusivo para los contenedores y pueden operar en varias empresas estibadoras.



- Terminales de contenedores. Operan en zonas reservadas centradas exclusivamente en contenedores cuyo permiso de explotación es único y exclusivo de una sola empresa estibadora, en régimen de concesión administrativa (Matson Terminal System, Los Angeles)



En cuanto a las funciones de una terminal de contenedores:

- Recepción de contenedores
- Entrega de contenedores a receptores locales (importación)
- Carga o descarga de buques
- Almacenamiento transitorio de los contenedores.

El objetivo de las terminales es que sean eficientes lo cual requiere contar con todos aquellos elementos esenciales que permitan alcanzar un buen desarrollo y que influyen sobre aspectos tales como su diseño, la estructura organizativa, la innovación de los procedimientos operativos, a la seguridad en la terminal, sistemas de información y control, así como los sistemas operativos.

De todos los mencionados, voy a desarrollar brevemente los tres últimos mencionados anteriormente los cuales están interrelacionados entre ellos y que se podría resumir en que lo esencial es contar con su propio software de gestión, control y administración de la terminal a fin de poder lograr su máximo potencial y optimización.

En primer lugar, la seguridad se resume en contar con unos únicos puntos de acceso (entrada y salida) con estrictos controles a fin de evitar robos, fraudes de carga o mercancía valiosa de los contenedores almacenados.

En segundo lugar, los sistemas de información y control que se traduce en conocer en todo momento la cantidad de contenedores que se encuentran en la terminal, los procedimientos administrativos, contar con una buena planificación de las operaciones previo al día, informar al cliente ante cualquier demanda y contar con datos detalles que serán tratados para estadísticas u obtención de rendimientos para así determinar si la rentabilidad de la terminal es positiva o negativa.

En tercer y último lugar cabe mencionar los sistemas operativos de la terminal que en sí son los que se encargan de la integración del eje funcional de la terminal que está

compuesto por el control de operaciones, las comunicaciones, la gestión y la administración. Todo ellos tienen en común en que es necesario tener una excelente base de datos donde sea posible guardar un detallado historial de las operaciones realizadas, actualizadas y con una buena pre-planificación y previsiones. Toda esta información debe ser conocida tanto por agentes internos como externos para que se pueda conocer, dimensionar y realizar una buena planificación que sea decisiva en sus operaciones.

Al mismo tiempo, deben estar respaldadas por una buena organización y control de los costes de las estadísticas e informes que prueben que la terminal es operativa y eficiente. Todo ello respaldado por una buena administración que sea capaz de enlazar cada una de las actividades mencionadas controlando facturación, contabilidad y analítica de la terminal de operaciones marítimas.

Por lo que no es posible obtener un único y simple diseño ni una única forma de gestión de una terminal de contenedores que garantice un desarrollo y una implantación óptima en un puerto. Cada terminal se caracteriza por su entorno general y específico, el control que ejercerá el operador de la terminal sobre el transporte intermodal de los contenedores, sobre si los movimientos de tierra irán orientados al transporte por carretera o ferrocarril, entre otros.

El objetivo siempre debe ser garantizar un servicio al buque eficiente, relativos a la seguridad y productividad obteniendo un coste de paso de las mercancías que sea competitivo.

Como conclusión, cada sistema tiene sus inconvenientes y ventajas así que cualquier sistema que se adapte a una terminal de contenedores, deberá enfocarse en buscar soluciones a una complicada implantación en un primer momento incidiendo en aspectos ya mencionados en este apartado (estructura organizativa) especialmente en lograr las expectativas de los clientes.

3. CAPÍTULO III. ÁMBITO LEGAL

Cada día se abandonan más y más contenedores en todas las aduanas a nivel mundial, europeo y nacional. Todo ello resulta de vital importancia dada la magnitud de este conflicto que implica la participación de diferentes actores de distintos países, legislaciones e incluso acuerdos que los conectan entre sí. Pero al mismo tiempo, generan una serie de contradicciones a la hora de responder ante este tipo de conflicto tan tedioso de resolver cuando estamos ante dos países intracomunitarios.

Es por ello que tras realizar una investigación exhaustiva acerca de este tema en relación a su ámbito legal, puedo afirmar que no ha sido una tarea fácil dado que no es posible encontrar en una misma legislación su conceptualización, tipos de abandonos, procedimientos y resolución legal. Por lo que para poder estudiar en profundidad como afecta la ley a estos supuestos, debemos tener en cuenta otras leyes como la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, o bien el Decreto 17 de octubre de 1947 por el que se aprueba el texto refundido y modificado de las Ordenanzas Generales de la Renta de Aduanas, además de artículos concretos de otros decretos, leyes o normas del derecho.

Una vez definido las leyes básicas a través de las cuales voy a desarrollar este apartado, antes de iniciar, es necesario destacar que no solo estaríamos actuando ante un caso de abandono de contenedor, sino que también tenemos que tener en cuenta la normativa que podría regularizar la mercancía que se transporta según el tipo de la carga, si está considerada como peligrosa o si su comercio requiere de documentación especial, entre otros aspectos a analizar a lo largo de este tercer capítulo.

3.1. CONCEPTO Y TIPO DE ABANDONO DE CONTENEDORES

Cada día en el ámbito de los bienes y derechos, el abandono requiere la previa posesión, propiedad o derecho al ejercicio de alguna acción legítima por parte de una persona física o jurídica. Por lo que entendemos que el abandono es una renuncia que se caracteriza por su inacción definitiva, al ejercicio de ese derecho y sus efectos serán distintos en función del bien y/o derecho afectado.

En el derecho civil lo definimos como una renuncia a un derecho. Dentro de nuestra legislación, podemos conceptualizar este término a través del artículo 449. Casos de abandono, el cual establece que:

<< El asegurado podrá ejercer el derecho al abandono en los siguientes casos:

- a. *Pérdida total del buque*
- b. *Inhabilitación definitiva para navegar o imposibilidad de reparar el buque*
- c. *Cuando el importe de las reparaciones alcance el valor de la suma asegurada de la póliza. A efectos de este cálculo, se sumará al importe de las reparaciones las contribuciones a cargo del buque en la avería gruesa o en el salvamento.*
- d. *La pérdida del buque por falta de noticias en el plazo de noventa días. La pérdida se entenderá verificada el último día del plazo citado, que se contará a partir del día en que se recibieron las últimas noticias >>*

El artículo 449, definido anteriormente tan solo se centra en el abandono en sí, por el que la Ley de Navegación Marítima ha tenido que reunir en otro artículo los casos en los que el abandono de las mercancías puede ser permitido. Este artículo es el 461 y determina que:

<<“El asegurado podrá abandonar las mercancías aseguradas en los siguientes casos:

- a. *Pérdida total de las mercancías*
- b. *Avería cuyo importe, más el costo de reacondicionamiento y reexpedición a destino, alcance el valor de las mercancías establecido en la póliza. A efectos de este cálculo se sumará al importe de las reparaciones, las contribuciones a cargo de la mercancía en la avería gruesa o en el salvamento.*
- c. *Pérdida del buque porteador de acuerdo con el artículo 449.d)*
- d. *Pérdida o innavegabilidad sobrevenida al buque durante el viaje, si las mercancías no han podido ser reexpedidas a destino en el plazo de noventa días o en el que se fije la póliza, contacto desde la pérdida o la innavegabilidad.*

Una vez señalado los casos en los que podemos identificar al abandono de mercancías, pasamos a indicar el plazo de abandono que viene identificado en el artículo 450:

1. << *La declaración de abandono deberá presentarse al asegurador dentro del plazo de noventa días contados desde la fecha del siniestro. En el caso de la letra d) del artículo anterior 449, el plazo se contará una vez transcurridos los otros noventa días en el señalados.*

2. *Pasados los plazos indicados en el número anterior, el asegurador sólo podrá reclamar la indemnización mediante la acción de avería>>*

Al igual que hemos definido el plazo de abandono, las mercancías cuentan con sus propias condiciones que se encuentran definidas en el artículo 462 de la LNM:

<< La declaración de abandono se realizará por el asegurado dentro de los sesenta días siguientes al de la producción de las circunstancias que para cada caso establece el artículo anterior. Transcurrido dicho plazo, el asegurado solo podrá reclamar la indemnización mediante la acción de avería >>

En relación a la declaración de abandono definida en los dos últimos artículos, el artículo 434 de la LNM indica que *<< deberá notificarse por escrito al asegurador. El asegurador manifestará la existencia de cualquier otro seguro o de derechos reales constituidos sobre las cosas objeto del abandono. 2. la omisión de las circunstancias enunciadas en el apartado anterior faculta al asegurador a suspender el pago de la indemnización hasta que le sean comunicadas por el asegurado>>*

Otro aspecto a destacar es la sección cinco de la indemnización que engloban los siguientes artículos:

Artículo 433. Acciones de avería y de abandono.

1. *<< La liquidación del siniestro se realizará por la acción de avería o por la acción de abandono*
2. *La elección de uno u otro procedimiento corresponde al asegurado. Esto, no obstante, el derecho del asegurado al abandono solo existirá en los casos establecidos en los artículos 449 y 461>>*

Artículo 435. Aceptación expresa o presunta del abandono.

1. *<< El abandono no podrá ser parcial ni condicionado y comprenderá la totalidad de las cosas por objeto del interés asegurado.*
2. *La aceptación del abandono puede ser expresa o presunta. Se entenderá producido el abandono si el asegurador no lo rechaza en el plazo de un mes contado desde la recepción de la declaración >>*

Artículo 436. Efectos del abandono

1. << *El abandono aceptado por el asegurador o, en su defecto, declarado judicialmente válido, transmite al asegurador la propiedad de las cosas aseguradas. Esta transmisión se retrotrae al momento en que el asegurador recibió la declaración de abandono. Sin embargo, podrá pactarse válidamente en la póliza el derecho del asegurador a renunciar a la transmisión de la propiedad de las cosas aseguradas o sus restos.*

2. *La aceptación del abandono por el asegurador o, en su caso, la declaración judicial de la validez del abandono, obligan al asegurador al pago del importe total de la suma asegurada>>*

Como último artículo a tener en cuenta sería el 437 que establece la liquidación y pago de la indemnización:

1. << *El asegurador deberá practicar la liquidación del siniestro en el plazo fijado en la póliza que no podrá ser superior a un mes contado desde:*
 - b) *La aceptación expresa o presunta del abandono o de la declaración judicial de su validez.*
 - c) *La aceptación del siniestro por el asegurador en los casos de liquidación por la acción de avería. El asegurador, en el plazo de un mes contado desde que el asegurado aportó la prueba del daño y de sus causas, deberá aceptar el siniestro o manifestar que lo rechaza, a no ser que el procedimiento pericial requiera un plazo más amplio para la averiguación de las causas o que sea necesaria para la liquidación del siniestro la aportación de ulterior documentación por parte del asegurado >>*

2. << *Practicada la liquidación del siniestro el asegurador hará efectiva la indemnización en el plazo de quince días desde que el asegurado haya manifestado su conformidad con esa liquidación. La demora en el pago obligará al asegurador al abono de los intereses legales calculados sobre el importe de la indemnización a partir del momento en que el asegurador manifestó su rechazo al abandono o la avería>>*

3. << En el caso de divergencia entre el asegurador y el asegurado sobre la cuantía de la indemnización, el asegurado tendrá derecho a la entrega, en el plazo de quince días desde que el asegurado manifieste su falta de conformidad, de la cantidad fijada por el asegurador, sin que la percepción de esa cantidad impida al asegurado la reclamación judicial de la suma superior que, a su juicio, debería alcanzar la indemnización>>

4. << Asegurador y asegurado podrán pactar, antes o después del siniestro, que la liquidación de este se efectúe por un liquidador de averías nombrado de mutuo acuerdo. La liquidación así practicada será vinculante para ambas partes, salvo que alguna de ellas la impugne judicialmente en el plazo de treinta días desde su notificación>>

5. << Pagada la indemnización por el asegurador, con arreglo al contrato de seguro, este se subrogará en los derechos y acciones que correspondieran al asegurado hasta el límite de la indemnización, contra quien sea responsable del siniestro o de la agravación de sus consecuencias o de ambos>>

El asegurador no podrá ejercitar en perjuicio del asegurado los derechos en que se haya subrogado. El asegurado responderá de los perjuicios que, por sus actos u omisiones, pueda causar al asegurador en su derecho a subrogarse.

El asegurador no tendrá derecho a la subrogación contra ninguna de las personas cuyos actos u omisiones den origen a responsabilidad del asegurado, de acuerdo con la ley, ni contra el causante del siniestro que sea, respecto del asegurado, pariente en línea directa o colateral dentro del tercer grado civil de consanguinidad, padre adoptante o hijo adoptivo que convivan con el asegurado. Esta norma no tendrá efecto si la responsabilidad proviene de dolo o si la responsabilidad está amparada mediante un contrato de seguro. En este último supuesto, la subrogación estará limitada en su alcance de acuerdo con los términos de dicho contrato.

En caso de concurrencia de asegurador y asegurado frente a tercero responsable, el recobro obtenido se repartirá entre ambos en proporción a su respectivo interés. La exoneración de responsabilidad del tercero causante del daño pactada por el asegurado o el tomador con dicho tercero no será oponible al asegurador, a menos

que tal exoneración haya sido expresamente aceptada por éste, consignándola en la póliza de seguros.

3.2. EL PAPEL DE LAS ADUANAS

Como todos sabemos, las aduanas en el comercio internacional juegan un papel de gran relevancia cuyo control aduanero nos permite llevar un seguimiento del comercio y de los flujos de mercancías a nivel nacional, europeo e internacional. Es por ello que al tratarse de un tedioso proceso de comprobación y verificación de la descripción de las mercancías cualquiera sea su especie, debe estar debidamente regulado basándose en una serie de objetivos a cumplir con cada operación que se lleve a cabo.

Estos objetivos serían los siguientes. El principal de ellos sería la garantía del cumplimiento de las disposiciones legales y una correcta coordinación con las distintas legislaciones entre países comunitarios y no comunitarios a fin de no fomentar la competencia desleal. Otro propósito sería el de salvaguardar tanto el comercio interior como el exterior.

Antes de dar paso a las distintas regulaciones que podemos encontrarnos, es necesario hacer referencia a los derechos de las aduanas, es decir, a los impuestos aplicados a las cargas según ley que las gravan cuando en tránsito cruzan fronteras de un país a otro. En otras palabras, estamos haciendo referencias al impuesto que se aplica a las actividades de importación y exportación de bienes.

Por esta razón, a pesar de que las aduanas sean consideradas como simples oficinas gubernamentales se han convertido en un gran botín de toneladas y toneladas de mercancías abandonadas en los últimos años. Todo ello se debe a que es donde se produce el comercio exterior tanto a nivel fiscal como económico generando día tras día un alto índice de operación comercial que los hace propensos a convertirse en un depósito de contenedores. Un ejemplo de ello son las fronteras o bien las terminales cuya actividad está completamente relacionada con impuestos y tasas de aduanas.

En la parte práctica podemos decir que una vez que el receptor renuncia y abandona una mercancía, es la Agencia Tributaria la que se hace responsable de ellas, organismo del cual depende las aduanas, que, tan solo en 2015, se hicieron cargo de casi 183.700 toneladas de mercancías, unas casi cien mil toneladas más que el año anterior. Es importante destacar que el abandono se produce tanto por particulares como por empresas que están en quiebra o no existen. Según Margalida Vidal, << *Aunque los datos que proporciona la Agencia Tributaria sólo se refieren a mercancías enviadas*

entre empresas, fuentes del organismo indican algunas características del género que más abandonan los particulares. En uno de los primeros puestos se encuentran los animales y plantas, junto a artículos de materiales como piel, coral y marfil, que requieren certificados especiales. Los motivos técnicos son, precisamente, una de las razones, por las que se pueden quedar en tierra de nadie>>

Además de las mercancías que se han mencionado, otros que se suman a la lista de abandono son los productos farmacéuticos y cosméticos, alcohol, tabaco o bien productos falsificados e ilegales. En cuanto a estos últimos, este estudio de Margalida Vidal de 2017, nos desvela que la mayoría de las ocasiones las grandes empresas optan por la destrucción de las mercancías mientras que otras solo se acumulan en las fronteras y en las aduanas.

En la parte teórica, esta práctica que se ha convertido ya en rutina, está regulada por diversas y diferentes legislaciones, pero no existe como tal una única normativa unificada que podamos tomar como referencia.

A nivel europeo, es esencial destacar que no existen fronteras interiores según indica el artículo 28 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, así como que todo derecho de aduana a la importación y exportación e impuestos de efecto equivalente entre estados miembros quedan completamente prohibidos. Otro instrumento a tener en cuenta es el Código Aduanero Comunitario cuyo papel principal es el de *<< garantizar la aplicación uniforme del presente Código y prever, a este respecto, un procedimiento comunitario que permita adoptar las normas de desarrollo en los plazos adecuados; que procede crear un Comité del Código aduanero con el fin de garantizar una colaboración estrecha y eficaz entre los Estados miembros y la Comisión en este ámbito >>*

Es importante destacar que según el artículo 1, el presente código se aplicará a:

- *<< a los intercambios entre la Comunidad y países terceros>>*
- *<< a las mercancías objeto de cualquiera de los Tratados constitutivos de la Comunidad Europea del Carbón y del Acero, de la Comunidad Económica Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica >>*

Además, cada procedimiento determinado por este Convenio será aplicado en función de si nos encontramos ante mercancías comunitarias o no comunitarias influyendo de manera significativa en la resolución de cualquier caso ante el cual nos podamos encontrar.

Otro concepto que considero que es importante mencionar, es el “depósito temporal de las mercancías” el cual este Convenio hace mención en su capítulo 5, concretamente en los artículos 50, 51, 52 y 53. De todos ellos, destaco lo establecido en el 53:

1. << *Las autoridades aduaneras adoptarán sin demora cualquier medida necesaria, incluida la venta de las mercancías, para solventar la situación de las mercancías para las que no se hayan llevado a cabo las formalidades con vistas a darles un destino aduanero dentro de los plazos fijados de conformidad con el artículo 49.*
2. *Las autoridades aduaneras podrán disponer que se trasladen dichas mercancías, por cuenta y riesgo de la persona que las tenga en su poder, a un lugar especial colocado bajo la vigilancia de dichas autoridades, hasta que se regularice la situación de dichas mercancías >>*

Este concepto de depósito temporal de las mercancías está completamente interrelacionado con el término de destino aduanero de una mercancía que hace referencia a la inclusión de las mercancías en un régimen aduanero, su introducción en una zona franca o en un depósito franco, su reexportación fuera del territorio aduanero de la comunidad, su destrucción o bien su abandono en beneficio del erario. En otras palabras, teniendo en cuenta lo regulado en el artículo 50 del presente Convenio, hasta que la mercancía no reciba un destino aduanero, serán consideradas como mercancías en depósito temporal definido anteriormente.

Además, dada la importancia del abandono de mercancías o de abandono, establece a lo largo de su sección 2 denominada “Reexportación, destrucción y abandono”, establece en su capítulo 182 lo siguiente:

1. << *Las mercancías no comunitarias podrán ser:*
 - a. *Reexportación fuera del territorio aduanero de la comunidad*
 - b. *Destruídas*
 - c. *Abandonadas en beneficio del erario, si tal posibilidad estuviere prevista en la normativa nacional*
2. *La reexportación implicará, en su caso, la aplicación de las formalidades previstas para la salida de las mercancías, incluidas medidas de política comercial. Con arreglo al procedimiento del Comité podrán determinarse los casos en los que determinadas mercancías no comunitarias puedan quedar incluidas en un régimen suspensivo con miras a la no aplicación de medidas de política comercial a la exportación.*

3. A excepción de los casos determinados con arreglo al procedimiento del Comité, la reexportación o la destrucción se notificarán previamente a las autoridades aduaneras. [Modificado por el Reglamento (CE) nº 82/1997 (DO L 17 de 21.01.1997, p. 1)] Las autoridades aduaneras prohibirán la reexportación cuando así lo dispongan las formalidades o medidas a que se refiere el párrafo primero del apartado 2. Cuando se solicite la reexportación de mercancías que durante su estancia en el territorio aduanero de la Comunidad estuvieran incluidas en un régimen aduanero económico, deberá presentarse una declaración en aduana de conformidad con los artículos 59 a 78. En este caso se aplicarán los apartados 4 y 5 del artículo 161.

El abandono se realizará de conformidad con las disposiciones nacionales.

4. El abandono o la destrucción no deberán ocasionar gasto alguno al erario.

5. Los desechos y residuos que puedan resultar de la destrucción deberán recibir uno de los destinos aduaneros contemplados para mercancías no comunitarias>>

Dichos desechos y residuos permanecerán bajo vigilancia aduanera hasta el momento previsto en la letra a) del apartado 2 del artículo 37.

Además, en su segundo capítulo, se define el concepto de reexportación, en los artículos:

Artículo 841:

<< Cuando la reexportación esté sujeta a una declaración en aduana, se aplicarán, *mutatis mutandis*, las disposiciones de los artículos 788 a 796, sin perjuicio de las disposiciones particulares en su caso aplicables en el momento de la ultimación del régimen económico aduanero precedente.>>

Artículo 842:

1. "A efectos de la aplicación del apartado 3 del artículo 182 del Código, la notificación de destrucción de las mercancías deberá hacerse por escrito y estar firmada por el interesado. La notificación deberá efectuarse con antelación suficiente con el fin de permitir a las autoridades aduaneras vigilar la destrucción.
2. Cuando las mercancías de que se trate sean objeto de una declaración aceptada por las autoridades aduaneras, estas últimas harán constar en la declaración una mención de la destrucción e invalidarán esta declaración de conformidad con el artículo 66 del Código. Las autoridades aduaneras que asistan a la destrucción de la mercancía indicarán en la declaración la especie y la cantidad de los residuos y

desperdicios resultantes de esta destrucción con objeto de determinar los elementos de imposición que habrá que tomar en consideración en el momento en que reciban otro destino.

- 3. Lo dispuesto en el primer párrafo del apartado 2 se aplicará mutatis mutandis a las mercancías con objeto de abandono a favor del tesoro público”*

Una vez analizado el papel de las aduanas a nivel europeo y todo lo que conlleva en relación al abandono de mercancías, pasamos a realizar un breve estudio de las aduanas nacionales.

A nivel nacional, contamos con el Decreto de 17 de octubre de 1947 por el que se aprueba el texto refundido y modificado de las Ordenanzas Generales de la Renta de Aduanas. Con el fin de demostrar el gran papel de las aduanas, pasamos a hacer referencia el capítulo X denominado De las averías y del abandono de las mercancías, de las arribadas y de los naufragios, concretamente definidos en su sección 2.

Artículo 316.

- 1. << Cuando el consignatario designado en el manifiesto no se encuentre o haya fallecido sin dejar quien le sustituya, o si, renunciada la consignación, no la quieren admitir el Cónsul de la nación del cargador o la Cámara de Comercio, Industria y Navegación, en el caso de que el remitente sea español, y, en defecto de ambos, el consignatario del buque.*
- 2. Cuando pasen los plazos concedidos en estas Ordenanzas para el almacenaje o para el depósito, y dados los avisos oportunos no se presente el consignatario a despachar la mercancía”*
- 3. Cuando después de hecho el despacho de las mercancías en los almacenes de la Aduana y contraídos los derechos no acuda el consignatario a verificar el pago después de tres conminaciones, en cada una de las cuales se le señalará el plazo de ocho días, salvo que el aforo fuera objeto de controversia.*
- 4. Cuando los derechos de mercancías despachadas en el muelle y cuyo levante no hayan podido autorizarse por falta de garantía o del depósito provisional de que trata la prescripción cuarta del artículo 102, no hayan sido pagados dentro de los plazos reglamentarios, salvo el caso de controversia en el aforo.*

5. *En los casos En los casos en que habiendo resultado mercancías dolosamente ocultas en los equipajes de viajeros no realicen los interesados, dentro del tercer día después de declarada firme la resolución de la Aduana el pago de las cantidades que deban satisfacer por derechos y multas.*
6. *Cuando verificado el pago de derechos de las mercancías despachadas en los almacenes de la Aduana el interesado no las retire de los mismos después del tercer aviso, transcurrido un mes en cada uno.*
7. *En cualquier caso, no previsto y en el que la voluntad del sueño pueda inferirse tan claramente como los precedentes >>*

Si los interesados acudiesen dentro de los plazos establecidos expresados en este artículo, no habrá lugar a la declaración de abandono y se verificarán los despachos en la forma establecida, los derechos de almacenaje y los gastos que pudieran haberse originado.

Artículo 318.

<< Pueden abandonarse las mercancías de cualquier clase, incluso las estancadas y prohibidas a la importación, una vez satisfechas las penalidades en que hubieren incurrido, según las disposiciones de estas Ordenanzas. Respecto a los tabacos, si el motivo de la declaración de abandono fuera el no haberlos despachado en el plazo reglamentario, se tendrá en cuenta que para éste es sólo de un mes el término de almacenaje. El tabaco abandonado se entregará a la Compañía Arrendataria bajo doble inventario para que le dé el destino que proceda>>

Artículo 319.

<< Para que las mercancías se consideren abandonadas habrá de proceder declaración del Administrador de la Aduana, cumpliéndose, además, las reglas siguientes:

1. *Inmediatamente después de incurrir la mercancía en abandono, conforme a las prevenciones de estas ordenanzas, se abrirá expediente encabezado con la manifestación escrita del interesado o con la exposición de hechos que motiven el abandono.*
2. *A continuación, y dentro del plazo máximo de cinco días a partir de la iniciación del expediente, se practicará el reconocimiento y aforo de las mercancías y, oído el*

parecer del segundo jefe, el Administrador resolverá sobre la procedencia del abandono.

- 3. Esta resolución se comunicará acto seguido al interesado, si fuese conocido, conociéndole el plazo de cinco días para que se preste su conformidad o alegue lo que estime oportuno.*
- 4. Si el interesado no fuese conocido, la resolución del Administrador se publicará con la mayor diligencia y en una sola inserción en el “Boletín Oficial” de la provincia. Asimismo, se fijará dicha resolución en la tablilla de anuncios de la Aduana, admitiéndose durante el periodo de cinco días, a contar de la publicación del anuncio en el Boletín, las reclamaciones que pudieran hacerse.*
- 5. En los casos en que se presente reclamación en tiempo hábil se concederá al interesado en un plazo de cinco días para exponer lo que a su derecho convenga, y transcurrido que sea, se remitirá el expediente con el escrito del interesado, o sin él, a la Dirección General de Aduanas para la resolución oportuna. >>*

Artículo 320.

<< “Declarada definitivamente la procedencia de abandono, el Administrador se incautará de las mercancías en nombre de la Hacienda, dispondrán que se anoten en un libro especial y procederá a la venta de aquellas con sujeción a los términos establecidos en estas Ordenanzas o, en su caso, a dar a las mercancías la aplicación determinada por las disposiciones vigentes.

Del producto obtenido de la venta en pública subasta se deducirán sucesivamente el importe de los derechos de Arancel, el de las multas y el de los gastos de almacenaje, depósito o cualquier otro que hayan originado las mercancías.

Podrán deducirse después los fletes y demás gastos de carga y descarga ocasionados por la conducción de las mercancías y abonarse a los capitanes o consignatarios de los buques, previa la presentación de los debidos justificantes.

Hechas estas deducciones, el resto se ingresará definitivamente en el Tesoro en concepto de mercancías abandonadas>>

En conclusión, tras analizar todo, las aduanas juegan un papel esencial en el transporte internacional, europeo y nacional de mercancías, ya que además de que estén situadas en tierra, también podemos encontrarlas en los principales puertos comerciales y

Ámbito legal y económico del Abandono de un contenedor Javiera Camacho 32

aeropuertos. No solo es importante dada su ubicación geográfica, sino que son imprescindibles para asegurar la circulación de las mercancías, dado que según la Confederación de asociaciones de agentes aduanales de la República Mexicana (CAAAREM), nueve de cada diez transacciones pasan por una aduana.

3.3.PROCEDIMIENTO DE CONTROL.

Con el concepto de procedimiento de control quiero destacar que, en el sector de la logística, el control abarca diferentes etapas y procesos tales como las inspecciones periódicas a fin de velar por su integridad estructuras, el cumplimiento de una serie de normas de seguridad de acuerdo al Convenio Internacional sobre la seguridad de los contenedores (CSC) o bien el control referido a la declaración de los contenedores en DUA de exportación en ubicaciones marítimas.

En este caso, nos vamos a centrar en el expediente notarial, es decir, en el procedimiento que se iniciará vía escrita que será formalizado en el juzgado de primera instancia.

Para enfrentarnos a este tipo de situaciones, lo podemos hacer de dos formas. La primera de ellas es que sea la Aduana la que se responsabilice de su gestión, a través de los interminables expedientes de abandono. La segunda de ellas es acudiendo al mencionado expediente notarial de depósito y venta de mercancías, regulado en la ley de navegación marítima (LNM).

En este caso, dada la importancia, vamos a comentar la segunda opción la cual es considerada como más ágil, más económica que la primera que hemos mencionada anteriormente.

Tras unos años de aplicación de la LNM, podemos dar respuesta a las siguientes cuestiones:

- ¿Quién puede solicitar la venta de la mercancía ante un notario?

Lo pueden solicitar el porteador ya sea efectivo (naviera) o contractual (transitario) o sus agentes.

- ¿En qué situaciones se puede dar esta venta?

Según el artículo 237. Retención y depósito, se prevén tres situaciones. La primera de ellas es cuando el destinatario no abone el flete y gastos conexos al transporte como tasas, demoras, ocupaciones, cuando el

destinatario no se presente a retirar la mercancía o cuando el transporte no se haya terminado.

El artículo indica lo siguiente:

1. *“El porteador tendrá derecho a retener en su poder las mercancías transportadas mientras no perciba el flete, las demoras y demás gastos ocasionados por su transporte. No podrá ejercitarse este derecho en contra del destinatario que no sea el fletador, salvo que en el conocimiento o carta de porte conste la mención de que el flete es pagadero en destino.*
2. *Asimismo, podrá acudir al expediente de depósito y venta de mercancías o equipajes solicitando a un notario la venta de las mercancías, con la misma limitación en lo referente al destinatario no fletador”*

Otro artículo que plantea el ámbito de aplicación y legitimación es el 512 que determina que *<< serán aplicables las disposiciones contenidas en este capítulo cuando la ley aplicable al contrato de fletamento faculte al porteador a solicitar el depósito y venta de las mercancías o equipajes transportados en los casos en que el destinatario no abone el flete, el pasaje o los gastos conexos a su transporte o no se presente para retirar los efectos porteados, así como cuando el transporte no pueda concluir a causa de una circunstancia fortuita sobrevenida durante el viaje, que hiciere imposible, ilegal o prohibida su continuación>>*

- ¿Cuál es el requisito legal?

Según el artículo 238. Retención o depósito en el fletamento por tiempo de la LNM, la ley se aplica al contrato de transporte que permita la venta de la mercancía en garantía de pago del flete y otros gastos. En otras palabras:

<< En el fletamento por tiempo, el porteador podrá retener o depositar las mercancías por impago de fletes cuando pertenezcan al fletador. En caso de que sean propiedad de terceros que hubieren contratado el transporte con el fletador, el porteador sólo podrá retener o depositar las mercancías por el importe de los fletes que aquéllos adeuden todavía al fletador>>

- ¿Qué documentación se necesita?

La documentación que se requiere la determina el artículo 513 que indica en resumen que el B/L, SWB o contrato de transporte de acuerdo a los términos y condiciones aplicables, la factura de la mercancía, facturas o relación de gastos pendientes de abono, informe de tasación de la carga o correspondencia con el receptor de la mercancía. De toda la documentación, es obligatorio presentar el informe de tasación, facturas o gastos pendientes.

El artículo 513 indica lo siguiente:

1. << *En la solicitud de depósito y venta se expresarán con claridad los siguientes extremos:*
 - a. *Transporte de que se trata, con copia del conocimiento del embarque o título del pasaje.*
 - b. *Identidad del destinatario si fuere conocido.*
 - c. *Flete, pasaje o gastos reclamados.*
 - d. *Descripción de la clase o cantidad de mercancías cuyo depósito se solicita, con su valoración aproximada.*
 - e. *Fundamento de la solicitud, sea por impago o por falta de retirada de mercancías.*
2. *Quien inste el depósito propondrá a las personas o entidades a que se refiere el artículo 626 de la Ley de Enjuiciamiento Civil.*
3. *Si el impedimento para concluir el transporte se debiere a una circunstancia fortuita sobrevenida durante el viaje, que hiciere imposible, ilegal o prohibida su continuación, deberá acreditarse de forma fehaciente el hecho correspondiente.”*

- ¿Cómo se realiza la venta?

La venta puede realizarse por dos vías (pública subasta o entidad especializada). Todo ello para encontrar un comprador adecuado.

- ¿Cuáles son los pasos a seguir? ¿Cuánto tarda el proceso?

El procedimiento a seguir viene regulado en el artículo 514 y en caso de se opongan al pago, el artículo 515 regula como proceder en estos supuestos.

Artículo 514:

1. << Admitida a trámite la solicitud, el notario requerirá de pago inmediatamente al destinatario de las mercancías o equipajes que figure en el título presentado. Si este no fuera nominativo no se realizará el requerimiento, salvo que así lo pida el solicitante designando para ello persona determinada.
2. Si el destinatario no fuere hallado, o el requerido no pagara o diera garantía suficiente de pago en el acto del requerimiento o en las cuarenta y ocho horas siguientes, el notario acordará el depósito de la mercancía o equipajes.
3. Practicado el depósito y nombrado el depositario, el notario acordará la tasación y venta por persona o entidad especializada o en pública subasta de los efectos señalados. La venta de los efectos depositados procederá asimismo cuando presentaren riesgo de deterioro, o cuando por sus condiciones u otras circunstancias, los gastos de conservación o custodia fueran desproporcionados.
4. Con el importe obtenido de la venta se atenderá en primer lugar al pago de los gastos del depósito y los de la subasta, y el remanente se entregará al solicitante en pago del flete o gastos reclamados y hasta ese límite>>

Artículo 515.

1. << Si el titular de las mercancías o equipajes manifestara su oposición al pago en el acto del requerimiento o en las cuarenta y ocho horas siguientes, se depositará el remanente a resultas del juicio correspondiente. En este caso, el titular deberá presentar demanda o iniciar de otro modo el procedimiento judicial o arbitral ante el tribunal competente en el plazo de veinte días si se presentase ante un tribunal español y de treinta días si se presentase ante un tribunal extranjero, en ambos casos a contar desde la manifestación de la oposición. De no presentarse la demanda en el plazo establecido el notario procederá a entregar el remanente al solicitante de acuerdo con lo establecido en el apartado 4 del artículo anterior.
2. Cuando el depósito se hubiera evitado, o levantado, por la prestación de garantía suficiente por parte del destinatario, este deberá presentar su demanda en el plazo establecido en el apartado anterior que se contará

desde su constitución. No haciéndolo así, el notario acordará el pago de lo reclamado con cargo a la garantía establecida>>

- ¿Qué pasa si la cantidad obtenida por la venta no cubre los gastos pendientes de pago?

En este caso, el artículo 515 también lo aplica por lo que el importe que quede pendiente de pago se puede reclamar judicialmente contra quien corresponda.

- ¿Cuáles son los costes aproximados?

Teniendo en cuenta lo explicado, los costes que hay que tener en cuenta serían los siguientes. Costes de notaría serían aproximadamente de ocho cientos euros, los costes de almacenaje dependerán de cada supuesto, los honorarios del perito tasador que serán considerados en función del tipo, cantidad y valor de la mercancía pero que podrían oscilarse entre unos cuatrocientos euros. Se podrían generar ocupaciones y demoras si la mercancía permanece en puerto.

Por último, es importante destacar que el porteador efectivo (naviera) o contractual (transitario) o sus agentes, que pueden solicitar la venta de la carga ante el notario.

3.4. SINIESTROS EN LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA

La Ley de Navegación marítima, en su título IV regula los denominados accidentes o siniestros de la navegación identificando como tal el abordaje, los ocasionados por avería gruesa, los de salvamento, de los bienes naufragados o hundidos, de los derechos de propiedad o aquellos que afectan a un régimen de extracciones.

En cuanto al abordaje, se define como *<< el choque en el que intervengan buques, embarcaciones o artefactos navales, del que resulten daños para alguno de ellos o para las personas o las cosas>>; << los daños que un buque, embarcación o artefacto naval cause a otro sin contacto como consecuencia de una maniobra incorrecta en la navegación se regularán también por las normas contenidas en este capítulo >>* (Artículo 339, LNM).

Es importante destacar que, si en el abordaje interviene un buque del estado, queda excluido del ámbito de aplicación, tal como señala el artículo 339 de la presente legislación (LNM)

En estos casos, la LNM determina tres escenarios o regímenes de responsabilidad. El primero de ellos es el armador, el que debe responder de todos los daños causados al buque abordado, personas y cosas a bordo y los producidos fuera del buque tal como determina el artículo 340. En su siguiente artículo, regula el segundo escenario donde identifica el concepto de culpa compartida por ambos armadores de los buques afectados en proporción a los daños causados. En caso de que no se pueda graduar esa responsabilidad, ambos responden a partes iguales.

Sin embargo, según Uria Abogados, << *la responsabilidad de ambos se declara solidaria respecto a los daños personales sufridos por terceros y, apartándose en este extremo de lo establecido en el citado Convenio internacional de 1910 (cuyas disposiciones, en todo caso, serán de aplicación preferente en aquellos supuestos incluidos dentro de su ámbito de aplicación), también en relación a los daños materiales causados a terceros (art. 342 de la LNM). Ello, sin perjuicio del derecho de los armadores de los buques de oponer frente a dichas reclamaciones (y en la extensión que corresponda, a la atribuible al otro armador) las excepciones y limitaciones de responsabilidad que correspondieren a dicho otro armador (particularmente, aquellas excepciones amparadas en los contratos, principalmente, de fletamento o pasaje) (art. 343 de la LNM en relación con el art. 1148 del Código Civil); y también, del derecho a repetir lo indemnizado frente al otro armador hasta el importe correspondiente al grado de culpa atribuible a éste (artículo 342.2 de la LNM); y, asimismo, del derecho a limitar la responsabilidad conforme al título VII de la LNM (art. 343 de la LNM) (este último, sin embargo, no aplicable a los artefactos navales, conforme al art. 394.2 de la LNM)>>*

En cuanto a la avería gruesa, la LNM define este concepto como acto que << *intencionada y razonablemente, causa un daño o gasto extraordinario para la salvación común de los bienes comprometidos en un viaje marítimo con ocasión de estar todos ellos amenazados por un peligro >>* (Art 347 LNM). En su artículo 348, determina que solo serán considerados aquellos daños que tengan consecuencia directa o previsible debido a la avería gruesa, << *habiendo de contribuir al pago de aquéllos los titulares de los intereses en riesgo que hubiesen sido salvados (Regla A de las Reglas de York y Amberes) si bien sólo hasta el límite de su valor (precisión ésta que se contiene en el art. 349 de la LNM, pero no así en las Reglas de York y Amberes)>>* (Uria Abogados)

Por otro lado, el artículo 352 señala que << *el armador puede retener, a bordo o en tierra, las mercancías transportadas en tanto los interesados en ellas no constituyan garantía suficiente del cumplimiento de su obligación de contribuir. Igualmente deberán suscribir un compromiso de resarcimiento de avería, en el que se detallen las mercancías correspondientes y su valor >>*. En los posteriores artículos, 355 y 356, regula que la

avería gruesa prescribe al año de terminar el viaje, es decir, que prescribe una vez que la mercancía es descargada y la libertad de pactos sobre las reglas sobre las que se debe basar la liquidación como resultado del accidente marítimo.

Los siguientes accidentes vienen definidos desde el artículo 357 en adelante. En el caso del salvamento marítimo, en relación a los bienes salvados como contenedores y su contenido, el artículo 365 indica que el salvador tendrá derecho a retenerlos como garantía por el importe del premio reclamado. En especial, nos interesa el artículo 368, señalando aquellos bienes abandonados:

1. << *Quienes durante la navegación o desde la costa salvaren bienes que encontraren desposeídos y fueren de propiedad desconocida estarán obligados a comunicarlo a la Armada en el primer puerto de escala.*

2. *La Armada incoará un expediente tendente a la averiguación de los legítimos propietarios, en la forma que reglamentariamente se determine, que necesariamente deberá incluir la notificación al cónsul de pabellón si se tratare de buques o embarcaciones matriculadas. El salvador podrá mientras tanto retener los bienes salvados, adoptando las medidas necesarias para su adecuada conservación.*

3. *Localizado quien fuere el propietario, el órgano competente de la Armada procederá a notificar su identidad al salvador, asistiendo entonces a este los derechos previstos en el artículo 8.2.c) del Convenio Internacional de Salvamento Marítimo y en el artículo 365, sin perjuicio de las acciones que le correspondan para resarcirse de los gastos de conservación y para obtener el precio que por el salvamento proceda.*

4. *En el supuesto de que el propietario no fuere localizado en el plazo de seis meses desde el inicio del expediente administrativo, la Armada adoptará las medidas pertinentes para la tasación de los bienes salvados. Si el valor no excediera de tres mil euros, el salvador hará suyos los bienes una vez pagados los gastos del expediente. Si el valor superase la referida cantidad se venderán los bienes en pública subasta, siendo para el salvador, una vez pagados los gastos del expediente, además de dicho importe un tercio de la parte del precio obtenido que exceda de tres mil euros más los gastos en que haya incurrido. El resto, si lo hubiere, se ingresará en el Tesoro Público.*

5. *Lo previsto en este artículo se entiende, en todo caso, sin perjuicio de lo dispuesto para los bienes de comercio prohibido o restringido en el artículo 381, en cuyo caso la Armada procederá a dar a dichos bienes el destino que corresponda conforme a la legislación que resulte aplicable.*
6. *Las autoridades de los puertos vienen obligadas a facilitar la entrada y estancia de los bienes salvados pudiendo no obstante repercutir su legítimo titular los gastos en que hubiera incurrido. En todo caso, los bienes salvados por buques de titularidad pública, armados y equipados para el salvamento, estarán exentos de gastos y carga alguna >>*

En relación a los bienes naufragados o hundidos, en el artículo 369 señala que << será de aplicación a toda operación dirigida a la recuperación de buques naufragados o de otros bienes situados en el fondo de las zonas de navegación señaladas en cada caso, sin perjuicio de que puedan ser objeto de salvamento, en cuyo caso las relaciones entre el titular y el salvador se regirán por las normas del capítulo anterior>>

Es importante destacar que la propiedad de los bienes naufragados o hundidos no se verá afectada por su naufragio o hundimiento sin que se produzca su abandono.

Además, a partir del artículo 376 hasta el 383, determina el régimen de las extracciones destacando los siguientes:

Artículo 376. Operaciones de exploración.

<< Las operaciones de exploración, rastreo y localización de buques y bienes naufragados o hundidos en las aguas interiores marítimas o en el mar territorial españoles requerirán autorización de la Armada, que la concederá a quien acredite la propiedad o, en otros casos, discrecionalmente y sin carácter exclusivo>>

Artículo 382. Buques y embarcaciones de Estado naufragados o hundidos.

1. *Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 358.4 y 359, cualquiera que sea el momento en que se produjo su pérdida y el lugar en que se encuentren, los buques y embarcaciones de Estado españoles naufragados o hundidos, sus restos y los de sus equipos y carga, son bienes de dominio público estatal, inalienables, imprescriptibles e inembargables y gozan de inmunidad de jurisdicción.*
2. *Las operaciones de exploración, rastreo, localización y extracción de buques y embarcaciones de Estado españoles naufragados o hundidos requerirán autorización de la Armada, que ostenta competencias plenas para su protección,*

sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación sobre patrimonio histórico y cultural, en su caso.

- 3. Los restos de buques de guerra extranjeros hundidos o naufragados en espacios marítimos españoles gozan de inmunidad de jurisdicción conforme a lo previsto en el artículo 50. No obstante, las operaciones de exploración, rastreo, localización y extracción de los mismos deberán ser acordadas entre los órganos competentes del Estado de su pabellón y el Ministerio de Defensa. En su caso, tales operaciones quedarán sujetas a lo establecido en la Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático de 2 de noviembre de 2001.*

Artículo 383. Objetos pertenecientes al patrimonio cultural subacuático situados más allá del mar territorial.

- 1. La regulación y autorización de actividades dirigidas al patrimonio cultural subacuático en la zona contigua española, así como la autorización de actividades dirigidas al patrimonio cultural subacuático en la zona económica exclusiva y en la plataforma continental se regirán de acuerdo con lo previsto en la Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático de 2 de noviembre de 2001 y demás tratados en los que España sea parte, así como en la legislación específica.*
- 2. En todo caso, precisará autorización administrativa la extracción de los objetos arqueológicos o históricos situados en el fondo del mar de la zona contigua española. La recuperación de tales bienes sin la preceptiva autorización será sancionable como infracción cometida en territorio español.*

Por último, la arribada forzosa es otro accidente marítimo que no es contemplado en la LNM considerándose como régimen especial. En otras palabras, éste se provoca cuando la embarcación se desvía del trayecto establecido y descarga en un puerto no previsto como consecuencia de circunstancias excepcionales. Se consideran dos tipos de arribadas; la legítima por la cual el naviero es el responsable de los gastos frente al cargador que debe responder ante los perjuicios causados al cargamento. En caso de que sea ilegítima, el porteador debe responder ante los daños y el cargador frente al cargamento.

3.5. PÓLIZAS DE SEGURO

Para dar comienzo a este apartado, quiero citar lo siguiente:

“Los barcos no están hechos más que de tablas, los marineros no son más que hombres, hay ratas de agua; ladrones de tierra y ladrones de agua; quiero decir piratas. Además, existe el peligro de las olas, de los vientos y de los arrecifes” - William Shakespeare, El Mercader de Venecia, Acto I, Escena 3.

Esta cita de William nos da pie a exponer la importancia que caracteriza a las pólizas de seguro que llegado el momento deben demostrar su cobertura en diversas situaciones como en los siniestros en el transporte marítimo a los que se ha hecho referencia en el apartado anterior. Todo aquello que pueda suceder en el océano es ajeno a nuestro control a pesar de que contemos con una correcta estiba, pales armoniosamente apilados o bien que el peso se haya distribuido de la forma correcta, dado que la naturaleza es impredecible nada está totalmente controlado y garantizado. Es por ello que muchas empresas optan por cubrir el riesgo que corre tanto sus mercancías como los propios contenedores.

Antes de dar paso a las pólizas de contenedores, los principales seguros que la Ley de Navegación Marítima determina en su segundo capítulo II, disposiciones especiales de algunas clases de seguros (de buques o mercancías):

El primero de ellos, se contrata para un viaje, varios sucesivos o bien para un tiempo determinado (art. 439), la responsabilidad del asegurador *“comienza en el momento de recibir la carga a bordo y termina al concluir la descarga”* (art. 440). El artículo 443, recoge que *“el seguro de buques cubre la responsabilidad civil del armador por los daños y perjuicios causados a otro buque, embarcación o artefacto naval, y a sus cargamentos en caso de abordaje siendo esta póliza complementaria a los propios daños del buque”*. Además, este seguro recoge en sus artículos 449 y 450, los casos y los plazos de abandono cuya declaración y cumplimiento serán vitales para que la mercancía quede cubierta. De una forma u otra se definen los diferentes seguros de transporte marítimo desde el seguro de transporte, al de responsabilidad pasando por el del casco y de la carga marítima.

El segundo de ellos al que debemos hacer mención, es el seguro de mercancías, regulado en los artículos 453 hasta el 462. En esta sección, están implicados los términos como el valor asegurable de las mercancías, se distinguen diferentes tipos de pólizas como mercancías en viaje, póliza flotante y su deber de aviso, la cobertura

Ámbito legal y económico del Abandono de un contenedor Javiera Camacho 42

durante el viaje. Aparte, vuelve a hacer referencia a los casos de abandono y los plazos determinados en el caso de las mercancías.

Es importante destacar que, en los dos párrafos anteriores, nos encontramos ante la definición de los principales seguros los cuales son el de transporte, de responsabilidad, de casco que únicamente se aplica al transporte de mercancías (daños y accidentes) y el de carga marítima que hace referencia a aquellas cargas cuyo trayecto va desde uno de origen a uno de destino.

Cabe mencionar que, en cuanto a coberturas, podemos distinguir nueve tipologías diversas:

- Cobertura flotante o abierta. Es aquella que garantiza y protege el valor de las mercancías que son transportadas dentro de un plazo determinado. Suele ser un seguro contratado por empresas que cargan grandes mercancías con un inmenso valor económico. Ante cualquier inconveniente que pueda sufrir la carga, la mercancía queda cubierto. Son pólizas que se pueden personalizar cubriendo total o parcialmente el valor de la mercancía, en caso de accidentes provocados por error humano o desastres naturales.

El artículo 458 de la LNM indica lo siguiente:

1. << En el seguro *contratado mediante póliza flotante se presume la obligación del asegurador de aplicar a la misma todos los embarques definidos en la póliza que realice durante su plazo de vigencia, así como la cobertura automática de tales expediciones por el asegurador.*
2. *La póliza deberá expresar el capital máximo que el asegurador acepta garantizar para cada expedición>>*

Además, la LNM en su artículo 459 regula el deber de aviso en la póliza flotante, determinando que:

1. << *La póliza flotante se expresará el plazo de que dispone el asegurado para comunicar al asegurador una expedición en curso, entendiéndose*

que dicho plazo no será inferior a cuarenta y ocho horas a contar desde el momento en que el asegurado tuvo noticia de la expedición.

2. El incumplimiento de este deber de aviso libera al asegurador de su obligación de cubrir la expedición concreta de que se trate, sin perjuicio de su derecho a reclamar la prima o primas correspondientes a ella. Además, el asegurador podrá resolver el contrato, aunque la resolución no tendrá efecto con respecto a las expediciones notificadas anteriores a la declaración de la resolución>>

Mientras que según el artículo octavo de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro que regula que *“en caso de póliza flotante, se especificará, además la forma en la que debe hacerse la declaración del abono”* aparte de *indicar nombres y apellidos de las partes afectadas, importe de la prima, su vencimiento, duración del contrato, entre otros detalles”*

- Cobertura ante el viaje suele aplicarse tan solo para un único envío. El único inconveniente que requiere un esfuerzo adicional por parte del importador y mayor tiempo de gestión.
- La cobertura de tiempo La cobertura ante el viaje suele aplicarse tan solo para un único envío. El único inconveniente que requiere un esfuerzo adicional por parte del importador y mayor tiempo de gestión. La cobertura de tiempo es únicamente la combinación de la póliza de tiempo y de viaje anteriormente definida.
- La cobertura nombrada. Esta póliza es reconocida porque en el seguro viene reflejado el nombre del barco.
- La cobertura de riesgo portuario es particularmente útil en aquellos casos en los que la carga necesita una protección adicional en cuanto a seguridad y más si está estacionado en un puerto determinado.
- La cobertura de flota permite asegurar varios barcos con la posibilidad de incluir más embarcaciones cuando se requieran independientemente de la edad del buque.

- La cobertura única para embarcaciones es todo lo contrario al de flota ya que solo asegura un único barco.
- La cobertura general hace referencia a que en un inicio de contrato de seguro se debe desembolsar una gran cantidad monetaria para cubrir todos los daños.

Una vez identificadas las distintas coberturas, existen tres tipos de garantías. Las básicas que son las que cubren los daños de la carga asegurada provocado por un accidente del vehículo porteador (actuando en estos casos en función del Código de Comercio). Las garantías opcionales españolas (robo, carga y descarga, roturas, mojaduras, entre otros) o bien las garantías opcionales inglesas como Institute Cargo Clauses, Institute Strike Clauses, Institute War Clauses o Institute Frozen Food Clauses (Anexo 1: cláusulas inglesas más populares en seguros de transporte marítimo de mercancías)

Sin embargo, no solo las mercancías están protegidas por coberturas y seguros de pólizas, sino que los contenedores deben contar con una protección legal ante cualquier tipo de incertidumbre económica que les permita a las navieras proteger uno de sus principales activos.

Al ser una unidad esencial para el transporte de sus mercancías de un puerto a otro, las navieras buscan aquella póliza en la que averías por falta de mantenimiento del contenedor, por su incorrecta manipulación, por mojaduras que procedan del interior o del exterior de la unidad, por movimientos de la carga que pueda dar lugar a que se aplasten las mercancías y en consecuencia se dañen. Además, caben mencionar otras averías causadas por robo, incendio que puedan acarrear un importante daño al contenedor.

Por todo lo comentado, estoy de acuerdo en que el seguro de contenedor debe ser considerado como una prioridad para toda naviera. Basándonos en SafeLink, agente de seguros líder en México y América Latina, “al alquilar un contenedor, la naviera está cediendo la responsabilidad total de este durante su trayecto, hasta que el contenedor sea devuelto”. Esto supone que ante cualquier daño es la naviera la que responde de los mismos.

Es por ello que la mayoría de empresas como SafeLink, Containers International Container Insurance, JAH Insurance Brokers Corp coinciden en que su objetivo principal

es de proteger “a las empresas ante riesgos, salvaguardando la responsabilidad que implica el transporte de mercancías” o como el de “proveemos para nuestros clientes productos que ofrecen cobertura y protección a sus bienes durante el viaje. Dedicados a ofrecer soluciones en seguro de contenedores a nivel mundial brindándole a nuestro portfolio una nueva experiencia de servicio”

Un ejemplo de ello es lo que ofrece Eagle S.A. de C.V. que respaldada por una empresa de seguros está orientada a cubrir todo aquel daño que el contenedor pueda sufrir durante el tiempo que esté en posesión o bajo la custodia de un usuario. Su cobertura cubre lo siguiente:

1. << Colisión o golpes con puentes en carreteras vehiculares o peatonales, siempre y cuando la altura máxima de la unidad en cualquiera de sus partes (conjunto de tractocamión y contenedor), sea de hasta 4,25 mts . medida desde el piso hasta la parte más alta del contenedor.
2. Riesgos ordinarios en tránsito que incluye: incendio, rayo, explosión, caída de aviones, colisión por descarrilamiento de carro de ferrocarril, colisión o volcadura del vehículo transportado, varadura o colisión de embarcaciones cuyo empleo sea normal o indispensable para completar el tránsito terrestre.
3. Daño al contenedor debidamente al desprendimiento de la carga contendida en la parte internad del cuontenedor la cual cause daños a su estructura.
4. Pérdida o daño total o parcial, como consecuencia de accidente durante su movilización, carga y descarga de su contenido y los ocasionados por objetos extraños provenientes de elementos externos a su contenido>>

Teniendo en cuenta este ejemplo, se puede decir que, en términos generales, la cobertura es cubrir aquel daño o pérdida ocasionado por operaciones de carga y descarga, actos mal intencionados de terceros como actos de guerra o terrorismo, huelgas o motín, incendios/rayos o explosiones, avería gruesa o robos con violencia que puedan ocurrir en circunstancias como la que indica JAH Insurance Brokers Corp:

“Durante su trayecto, un camión que transporta un contenedor con mercancía de una empresa industrial sufre un grave accidente y se vuelca, resultando en la pérdida total del contenedor. La empresa no contaba con un seguro de contenedor al momento del

incidente y tendrá que enfrentar gastos y contratiempos no planeados. Nuestros clientes pueden evitar estas situaciones contratando el Seguro de Contenedores”

En cuanto a regulación, no he encontrado una ley que ampare directamente al contenedor, pero si he podido encontrar una póliza de seguro de transporte internacional, una póliza de seguro de transporte Liberty Contenedor Seguro detalladas en el anexo que me han ayudado a comprender mejor cómo funcionan las pólizas y seguros en este sector. Además del anexo de contrato de póliza de seguro de transportes internacionales.

Para ultimar este apartado, quiero presentar las tres pólizas que presenta la empresa internacional en seguro de contenedores cuyo nombre es International Container Insurance(ICI), que apoyada por reaseguradores internacionales de primera línea ofrecen seguros a nivel mundial:

Póliza de riesgos especiales al contenedor:

Tomando en cuenta las diferentes necesidades de nuestros clientes creamos la póliza de riesgos especiales enfocada en daños menores y la limpieza extraordinaria de contenedores.

Proporcionamos a nuestros clientes una cobertura de riesgo de contenedor contra cualquier daño infligido a unidades intermodales.

Riesgos Cubiertos	Ventajas	Límite Geográfico
<p>Esta póliza de riesgos especiales ampara los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none">• Daños o pérdidas materiales hasta la suma asegurada, la cual puede variar entre USD100 – USD500.• Costos de limpieza hasta la suma asegurada.• Cláusula del Institute of International Container Lessors (IICL).• Cláusula de huelgas y disturbios.• Cláusula de Guerra.• Asequibilidad, es una póliza de seguro de contenedores a un bajo costo.	<ul style="list-style-type: none">• Tarifas y condiciones competitivas y flexibles basadas en sus necesidades.• Cobertura de reaseguradoras internacionales con rating A+.• Ningún requerimiento de depósito ni compromiso de prima mínima anual.• Presupuestos automáticos por envío.• La capacidad de ver instantáneamente sus documentos y soportes de seguro en línea.• Solicitud de cobertura de manera conveniente e inmediata.• Cobertura almacén-a-almacén a nivel global.• Red de peritaje y agentes de reclamos alrededor del mundo.• Atención al cliente, personalizada por nuestros expertos, cuando lo necesite.	<p>La vigencia ofrecida por esta póliza, se inicia desde el momento en que el bien asegurado parte desde los predios de la naviera en el puerto de origen y termina en el momento en que el equipo intermodal es restituido vacío al patio donde se acordó el retorno en el puerto de destino. Todas las pólizas de seguro intermodal de ICI proporcionan una cobertura ininterrumpida por un período de hasta 365 días o hasta que se devuelva el contenedor al puerto de su destino final según se indica en el contrato; lo que sea que ocurra primero.</p>

Póliza de cobertura amplia para contenedores:

Esta póliza de seguro está orientada a cubrir las pérdidas o daños, totales o parciales, así como la limpieza del contenedor, siempre y cuando se sucedan u originen bajo la responsabilidad de sus autorizados.

Ofrecemos a nuestro público cautivo una póliza de seguro integral con el objetivo de ofrecer cobertura de todos los riesgos a la unidad intermodal asegurada.

Riesgos Cubiertos	Ventajas	Límite Geográfico
<p>Esta póliza ampara los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pérdidas o daños totales del equipo asegurado hasta un máximo de USD 10,000 o el valor en libros de la unidad. • Pérdidas o daños parciales del equipo asegurado. • Responsabilidad civil extracontractual. • Pérdidas o daños ocasionados por riesgos de la naturaleza. • Daños ocasionados a la maquinaria del contenedor (isotérmico, calefacción, isotanques, atmósferas controladas y similares). • Costos de limpieza. • Cláusula del Institute of International Container Lessors (IICL). • Cláusula de huelgas y disturbios. • Cláusula de Guerra. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tarifas y condiciones competitivas y flexibles basadas en sus necesidades. • Cobertura de reaseguradoras internacionales con rating A+. • Ningún requerimiento de depósito ni compromiso de prima mínima anual. • Presupuestos automáticos por envío. • La capacidad de ver instantáneamente sus documentos y soportes de seguro en línea. • Solicitud de cobertura de manera conveniente e Inmediata. • Cobertura almacén-a-almacén a nivel global. • Red de peritaje y agentes de reclamos alrededor del mundo. • Atención al cliente, personalizada por nuestros expertos, cuando lo necesite. 	<p>La vigencia ofrecida por esta póliza, se inicia desde el momento en que el bien asegurado parte desde los predios de la naviera en el puerto de origen y termina en el momento en que el equipo intermodal es restituido vacío al patio donde se acordó el retorno en el puerto de destino. Todas las pólizas de seguro intermodal de ICI proporcionan una cobertura ininterrumpida por un período de hasta 365 días o hasta que se devuelva el contenedor al puerto de su destino final según se indica en el contrato; lo que sea que ocurra primero.</p>

Póliza de cobertura amplia para carga:

Dada la importancia de los bienes transportados en beneficio de nuestros clientes, hemos adaptado una cobertura de seguro para la carga, reembolsable en dólares estadounidenses, que cubre cualquier pérdida que pueda ocurrir a la mercancía durante su viaje por vía marítima, terrestre y aérea.

Desarrollamos un producto de seguro de carga para beneficiar a nuestros clientes en caso de eventos imprevisibles que puedan suceder a su carga

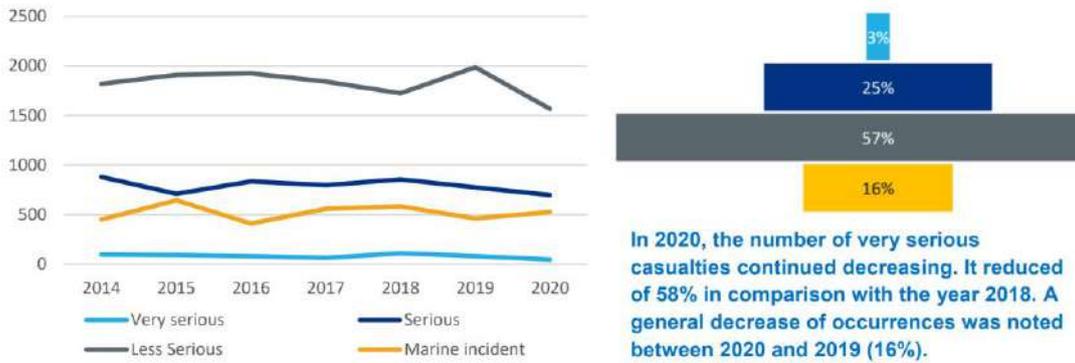
Riesgos Cubiertos	Ventajas Seguro de Carga	Límite Geográfico
<ul style="list-style-type: none"> • Cobertura contra todo riesgo para la mayoría de las mercancías. • Cobertura almacén-a-almacén desde y hacia la mayoría de los países del mundo. • Cobertura para envíos aéreos, marítimos, terrestres y multimodales. • Cobertura durante transbordo, almacenamiento en tránsito, y hasta 30 días en el puerto de destino. • Cobertura para envíos terrestres entre países europeos y entre países norteamericanos. • \$25,000 de cobertura adicional por envío para gastos incurridos por la interrupción del comercio. • Límites de hasta \$2,000,000 de cobertura pre-aprobada por envío, y límites más altos si es requerido. • Cobertura para mercancías refrigeradas y perecederas. • Cobertura para envíos de materias primas, productos básicos y productos a granel. • Cobertura para envíos de automóviles y equipos pesados. 	<p>Esta póliza de cobertura amplia para carga tiene los siguientes beneficios:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tarifas y condiciones competitivas y flexibles basadas en sus necesidades. • Cobertura de aseguradoras internacionales con rating A+. • Ningún requerimiento de depósito ni compromiso de prima mínima anual. • Presupuestos automáticos por envío. • La capacidad de crear y ver instantáneamente sus documentos de seguro. • Solicitud de cobertura de manera conveniente y segura. • Cobertura almacén-a-almacén a nivel global. • Red de peritaje y agentes de reclamos alrededor del mundo. • Atención al cliente, personalizada por nuestros expertos, cuando lo necesite. • Está respaldado por Tokio Marine Management y Allianz aseguradora estadounidense (A.M. Best A++XV, S&P A+). 	<p>La vigencia ofrecida por esta póliza, se inicia desde el momento en que el bien asegurado parte desde los predios de la naviera en el puerto de origen y termina en el momento en que el equipo intermodal es restituido vacío al patio donde se acordó el retorno en el puerto de destino. Todas las pólizas de seguro intermodal de ICI proporcionan una cobertura ininterrumpida por un período de hasta 365 días o hasta que se devuelva el contenedor al puerto de su destino final según se indica en el contrato; lo que sea que ocurra primero.</p>

3.6. EJEMPLOS DE ACCIDENTES DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA.

El transporte marítimo de mercancías, al abarcar más del 80% del intercambio de mercancías a nivel mundial, se ha convertido en el centro de todo tipo de siniestros marítimos tales como daños materiales, avería gruesa, pérdida o abandono de la embarcación o bien daños al medio ambiente.

Tan solo en el año 2020, se notificaron 2.837 incidentes. En comparación con el año anterior, 2019, se registraron unos casi 460 siniestros menos según los datos de la Plataforma europea de información sobre siniestros marítimos.

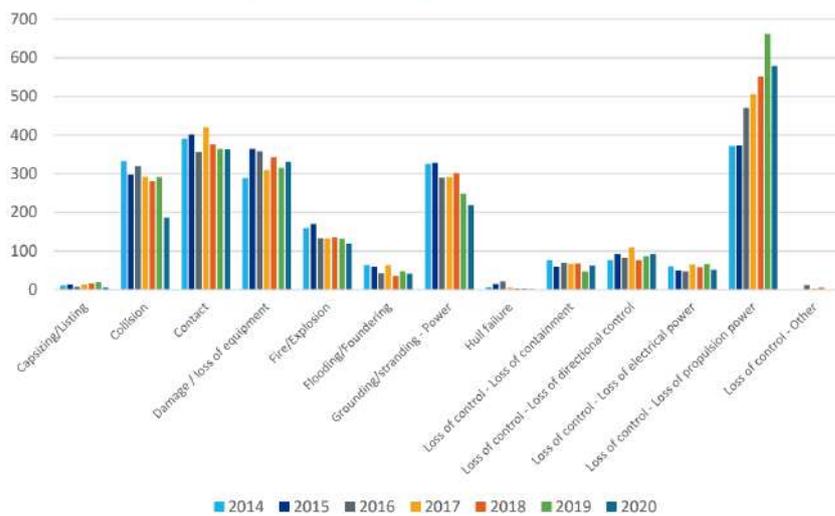
Figure 2.2: Number of marine casualties and incidents per severity of the occurrence



Fuente: Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2021

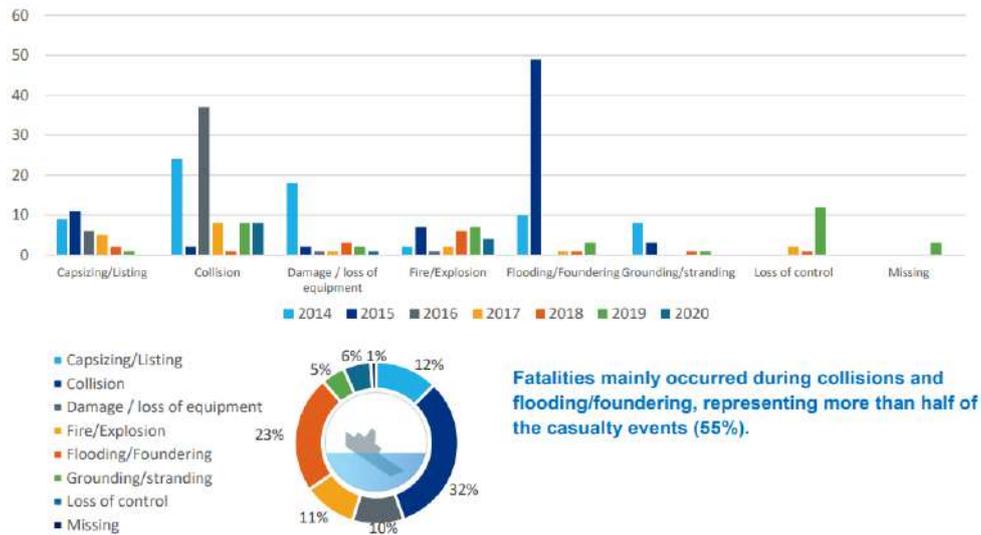
Este estudio establece los diferentes tipos de siniestros desde el año 2014-2022:

Figure 2.9: Distribution of casualty events with a ship



Fuente: Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2021

Figure 2.35: Distribution of fatalities by casualty events



Fuente: Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2021

Algunos ejemplos a los que se puede hacer referencia son:

(2004)- Un carguero taiwanés perdió 15 contenedores durante una tormenta en Estados Unidos. El contenedor –que transportaba un millar de neumáticos- **se había convertido** en un sorprendente contenedor de vida marina. En la estructura se hallaron centenares de pepinos marinos, “bellos cangrejos rosas”, gusanos tubulares y especies raras, como la neptunia, un gran gastrópodo marino, narra la BBC.

(2007)- Se perdieron 22 contenedores de un barco mercante

(2021) Pérdidas de mercancías del One Apus:

Fue considerado como el caso más grave de 2020 donde se vieron involucrado cerca de 1.900 contenedores que fueron perdidos o abandonados debido a una tormenta. El valor de la mercancía oscilaba casi en 200 millones de dólares.

One Apus declara que: <<Una vez que el buque y la carga se declaren seguros, los topógrafos de las diversas partes interesadas harán sus evaluaciones iniciales mientras los planificadores de estiba y los estibadores formulan e implementan un plan para garantizar la sustracción segura de las unidades restantes. Luego, se realizará una evaluación exhaustiva sobre el número exacto y el tipo de contenedores que se han perdido o dañado y el daño a la embarcación>>

Este siniestro ha sido catalogado como la mayor pérdida de carga relacionada con el clima en la historia cuyas reclamaciones se valoraron en 100 millones de dólares.

(2021) Contenedores perdidos – Maersk Essen

El 16 de enero de 2021, el buque Maersk perdió un total de 750 contenedores en su trayecto hacia los Ángeles (USA). El estudio de la Junta Danesa de Investigación de Accidentes Marítimos publicó un informe sobre el incidente en torno a este contenedor que determinaron que *<< como tres los motivos que terminaron por provocar el accidente, siendo estos un problema al asegurar la carga, fuertes balanceos producto del mal clima y un defecto con las calculadoras de riesgo paramétricas>>*

Además, este estudio indicó que la estiba y sujeción de la carga no era correcta, aunque no se consideró como un motivo para provocar la pérdida de los contenedores.

(2021) Incendio del X-Press Pearl- Sri Lanka

Este siniestro fue declarado como una pérdida total de 28 contenedores marítimos que supusieron la contaminación de las playas de Sri Lanka.

(2021)- Localizan 11 contenedores flotando en las costas salvadoreñas:

Según informó la Autoridad Marítimo Portuaria, *<< en su cuenta de Twitter, varias instituciones como la Fuerza Naval y la PNC “realizan inspección de los contenedores que se cayeron del Buque Contenedor Caribbean Express de bandera Gibraltar. Hasta el momento, la Fuerza Naval mantiene bajo vigilancia los contenedores que aún se encuentran en el mar. También, las autoridades custodian algunos de los materiales que ya se encuentran en las costas >>*

En resumen, 120 millones de contenedores transitan todos los años por los mares de todo el mundo y es ahí cuando las coberturas y seguros pasan a tomar partido para hacer frente a siniestros y accidentes marítimos.



3.7. REGULACIÓN NACIONAL, EUROPEA E INTERNACIONAL

Como resultado de todo este capítulo legal, este apartado será una recopilación de toda la normativa que afecta al tema de este proyecto, el abandono de contenedores.

Antes de avanzar a su estudio, es importante mencionar que en sí mismo el propio BL o Bill of lading, es considerado como uno de los documentos más relevantes en todo transporte especialmente en el internacional. Una de las anotaciones donde se hace referencia al contenedor es el Said to contain, aplicado a mercancías estibadas en contenedores completos FCL o incompletos en grupajes en los que el capitán recibe un contenedor, pero ignora las mercancías del mismo.

Volviendo al tema de la regulación nacional, hacemos referencia a la Ley de Navegación marítima, principal instrumento legal para dar solución a casos o supuestos de abandono de contenedores. Además de esta Ley, mencionamos el Código Aduanero Comunitario y de las disposiciones de aplicación (Reglamento CEE N° 2913/92 del Consejo de 12 octubre 1992) que determinan los ámbitos de aplicación, los elementos basados de los derechos de importación o exportación de acuerdo a las mercancías intercambiadas, aquellas cargas introducidas en el territorio aduanero de la comunidad, los destinos aduaneros y sus regímenes y todo lo relacionado con mercancías abandonadas.

En cuanto a la regulación europea podemos mencionar los siguientes:

Reglamento (CE) n° 593/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (ROMA I) y relaciones extracontractuales (ROMA II). Tal y como señala Iriarte Ángel, José Luis, catedrático de derecho internacional probado de la Universidad de Navarra, << *el reglamento Roma I constituye, junto con el Reglamento Bruselas I, la piedra angular en la realización del mercado interior y la consecución de un verdadero espacio de libertad, seguridad y justicia en el que las resoluciones judiciales circulen libremente y la previsibilidad de resultados sea una realidad. Con ellos se aspira que cualquiera que sea el país del tribunal ante el que se ha planteado la demanda, la ley aplicable al fondo del asunto sea la misma*>>

Además, determina diferentes tipos de contratos como el de compraventa de mercaderías, de prestación de servicios, de distribución, de venta de bienes mediante subastas. Por otro lado, plantea también la regulación de los contratos de consumo y en consonancia con el Reglamento Bruselas I sobre competencia judicial internacional.

Tanto Roma I como Roma II, son esenciales cuando no existe una única elección dado que en aquellos casos en los que desconocemos la legislación a aplicar contamos con reglas específicas:

El artículo 4 de Roma I, determina que << *El contrato se regirá por la ley del país donde la parte requerida para efectuar la ejecución característica del contrato tenga su residencia habitual.*>>, y donde tal ley no se pueda determinar, << *por la ley del país con el que está más estrechamente relacionado.*>>

El artículo 4 de Roma II, determina que << *La ley aplicable a una obligación extracontractual que surja de un agravio será la ley del país en el que se produzca el daño, independientemente del país en el que se produjo el hecho que dio lugar al daño e independientemente del país o países de donde ocurren las consecuencias indirectas de ese evento.*>>

Reglamento Bruselas I se aplica en todo el territorio de los estados miembros para aquellos litigios que reúnan las dos condiciones como que sea internacional y como de materia civil o mercantil.

Reglamento (UE) nº 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de octubre de 2013, por el que se establece el Código aduanero de la Unión en el que hace referencia el control de las mercancías, aranceles, origen de las mercancías, determinación del origen de mercancías específicas o valor en aduana de las mercancías.

El Reglamento (CE) nº 417/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de febrero de 2002, relativo a la introducción acelerada en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único. Este Reglamento creó la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM), cuyo objetivo es proporcionar a la Comisión y a los estados miembros todo tipo de asesoramiento científico y técnico o bien supervisar que las normas de seguridad se están aplicando de forma correcta en el ámbito del sector marítimo.

La Directiva 2009/18/CE, de 23 abril 2009, que determina los principios por los que se rigen las investigaciones de accidentes en el sector marítimo como siniestros o incidentes que afectan a todo aquel buque que enarbole el pabellón en uno de los estados miembros de la Unión Europea o bien que los hechos se hayan producido en el mar territorial o aguas interiores. Considero que todo siniestro puede afectar también a las mercancías o contenedores donde estén contenidas.

A nivel internacional, podemos hacer referencia a:

El Convenio Internacional sobre la seguridad de los contenedores de 1972, adoptado en la Conferencia organizada conjuntamente por la Organización de Naciones Unidas (ONU) y Organización Marítima Internacional (OMI) en colaboración con la Comisión Económica para Europa, junto con las enmiendas vigentes a dicho Convenio (CSC).

Las Reglas de la Haya 1924 constituyen un protocolo modificador del Convenio de Bruselas de 1924, firmado en 1968 en Visby (Suiza). La regla “gancho a gancho” quiere decir *<<que el transportador es responsable por las mercancías desde el momento en que son enganchadas en la grúa para su carga y hasta su descarga en el puerto de destino, quedando así el naviero exento de toda responsabilidad por el manejo de la carga en los recintos portuarios, tanto en el puerto de partida como en el de destino del viaje>>*. Esta regla permite definir mejor las responsabilidades de las partes ejecutantes, es decir, de los transportistas, cargadores, capitanes o agentes que participan. Además, como hemos mencionado anteriormente el Bill of lading o el conocimiento de embarque resulta de gran utilidad en un caso de abandono de contenedores, lo cual viene establecido en el artículo 10 de las Reglas de la Haya:

<< Las disposiciones de la presente Convención se aplicarán a todo conocimiento de embarque relativo a un transporte de mercancías efectuados entre puertos pertenecientes a dos Estados diferentes cuando:

- 1- El conocimiento se otorgue en un estado contratante o,*
- 2- El transporte se efectuó desde el puerto de un estado contratante, o*
- 3- El conocimiento prevea que las disposiciones de la presente Convención o de otra legislación que la ha hecho efectiva, regirán el contrato >>*

En cuanto a las Reglas de Hamburgo que han sido redactadas en la Conferencia Internacional sobre Transportes de Mercancías por Mar, organizada por la Organización de las Naciones Unidas en 1978. A pesar de que en las Reglas de la Haya Visby, el contrato marítimo imponga de forma imperativa una responsabilidad en el ámbito marítimo, en su lugar, las Reglas de Hamburgo, determina que las operaciones accesorias al trayecto marítimo, aunque sean terrestres siempre y cuando se desarrolle en un puerto quedando determinado ampliamente las responsabilidades del porteador.

Las Reglas de Rotterdam, elaboradas entre 2008 y 2009 cabe mencionar que se amplían las responsabilidades del porteador tanto cuantitativamente como cualitativamente tales como el incluir otros medios de transporte como el cálculo de las demoras, ocupaciones. Todo esto afecta directamente al daño, pérdida o demoras de la carga que se puedan producir en los diferentes modos de transporte. El artículo 82 de las Reglas establece

<< Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afectará a la aplicación de cualquiera de los siguientes convenios internacionales, incluidas sus enmiendas futuras, que regulen la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías y que se hallen en vigor en el momento en que el presente Convenio entre en vigor: a) Cualquier convenio aplicable al transporte aéreo de mercancías en la medida en que dicho convenio, de acuerdo con sus normas, sea aplicable a algún tramo del contrato de transporte; B) Cualquier convenio aplicable al transporte de mercancías por carretera en la medida en que dicho convenio, de acuerdo con sus normas, sea aplicable al transporte de mercancías cargadas en un vehículo de transporte por carretera que sea transportado a bordo de un buque; c) Cualquier convenio aplicable al transporte de mercancías por ferrocarril en la medida en que dicho convenio, de acuerdo con sus normas, sea aplicable al transporte marítimo de mercancías complementario del transporte por ferrocarril; o d) Cualquier convenio aplicable al transporte de mercancías por vías navegables interiores en la medida en que dicho convenio, de acuerdo con sus normas, sea aplicable al transporte de mercancías sin trasbordo por vías navegables interiores y por mar>>

Otro aspecto a mencionar y que nos afecta en cuanto a contenedores es que la responsabilidad del porteador resulta ser la principal en casos de contenedores de un lugar a otro o bien “de puerta a puerta” en el tramo marítimo.

Otros Convenios que, a nivel internacional, debemos tener en cuenta son el Convenio de Roma 1980, el de Viena de 1980 y los relativos a jurisdicción aplicables como el Convenio de Bruselas 1968 y el Convenio 1988.

Tras esta visión legal en todos los ámbitos del sector marítimo y tras tener en cuenta las legislaciones y convenios tan diversos que hemos mencionado y definido y aquellos que cabe mencionar, podemos decir que la regulación es esencial para mantener un orden en el ámbito marítimo y que fomente la seguridad, la protección de los contenedores y de todos aquellos agentes que participan en toda la logística que rodea la mercancía y el contenedor.

4. CAPÍTULO IV. ÁMBITO ECONÓMICO

“Market Consolidation in Container Shipping: What next?” (UNCTAD, 2008)

“Over the past two years, a wave of market consolidation has transformed the global container shipping industry, leading to mergers and acquisitions between container lines, a reshuffling of shipping alliances and the expansion of shipping companies into port operations. There is potential for more consolidation, which raises the question as to the implications for market concentration levels, and whether the industry is becoming an oligopoly on certain routes” (UNCTAD, 2008)

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, es una de las organizaciones dependiente de la ONU que, con el objeto de impulsar el comercio exterior, analiza el comercio internacional. Según el párrafo al que se ha hecho mención para dar comienzo a este último capítulo y teniendo en cuenta el Informe que cada año desarrolla la UNCTAD, el transporte marítimo ha sido capaz de enfrentarse favorablemente al covid-19 desarrollando nuevas pautas del comercio marítimo internacional y demostrando que es uno de los sectores más importantes para la economía tanto a nivel nacional, europeo como internacional.

No cabe duda que se ha incrementado la demanda de los servicios de transporte como consecuencia de un aumento del consumo que operan un espacio abierto mundial. Este último capítulo estará enfocado a presentar los aspectos macroeconómicos y microeconómicos, así como las distintas iniciativas que han surgido tras un abandono de un contenedor.

4.1. ECONOMÍA MARÍTIMA

Más del 90% del comercio mundial se transporta vía marítima siendo casi imposible cuantificar el valor de la carga en términos monetarios.

Según un estudio realizado por La Cadena de Suministro, el año 2021 se ha caracterizado por ser un año de recuperación tras los dos años de pandemia. El siguiente gráfico compara el tráfico de mercancías en el sistema portuario español según fuentes de los puertos del estado, lo que supone una incertidumbre para el sector con respecto al año 2022.



Fuente: La Cadena del Suministro,

Como podemos ver en la tabla, a nivel nacional, parece ser que los puertos españoles no sufrieron mucho impacto negativo como consecuencia de las congestiones en otros puertos cerrando el año 2021 con un tráfico total de casi 544 millones de toneladas con un incremento del 5,62% respecto al 2020.

Sin embargo, si tenemos en cuenta lo que indica la UNCTAD, los buques contribuyen a la economía mundial con unos casi 380 UD\$ mil millones en concepto de flete representando de esta manera un 5% del comercio mundial total.

Es por ello que la flota mercantil mundial la cual creció un 3% en 2020 representando un total de 99.800 buques. En el caso de los portacontenedores, tema de nuestro proyecto, se multiplicaron nuevos pedidos oscilando en un 13,27%, tal como indica la siguiente tabla obtenida del Informe:

Cuadro 1 Flota mundial por principales tipos de buque, 2020-2021 (En miles de TPM y porcentajes)			
Principales tipos	2020	2021	Variación porcentual entre 2021 y 2020
Graneleros	879 725 42,47 %	913 032 42,77 %	3,79 %
Petroleros	601 342 29,03 %	619 148 29,00 %	2,96 %
Portacontenedores	274 973 13,27 %	281 784 13,20 %	2,48 %
Otros:	238 705 11,52 %	243 922 11,43 %	2,19 %
<i>Buques de suministro mar adentro</i>	84 049 4,06 %	84 094 3,94 %	0,05 %
<i>Buques gaseros</i>	73 685 3,56 %	77 455 3,63 %	5,12 %
<i>Buques tanque químicos</i>	47 480 2,29 %	48 858 2,29 %	2,90 %
<i>Otros/n.d.</i>	25 500 1,23 %	25 407 1,19 %	-0,36 %
<i>Transbordadores y buques de pasaje</i>	7 992 0,39 %	8 109 0,38 %	1,46 %
Buques de carga general	76 893 3,71 %	76 754 3,60 %	-0,18 %
Total mundial	2 071 638	2 134 640	3,04 %

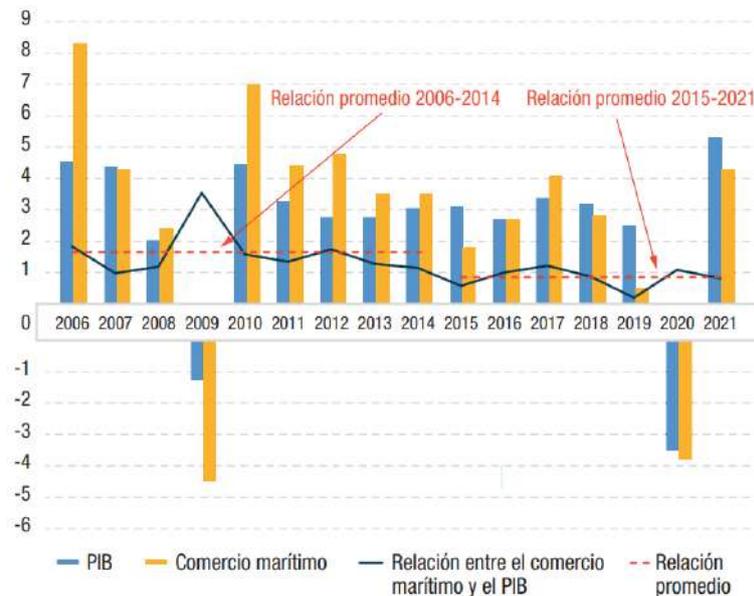
Fuente: Cálculos de la UNCTAD, basados en datos proporcionados por Clarksons Research.

Fuente: Informe sobre el transporte Marítimo 2021. UNCTAD 2021

Basándonos en los estudios que anualmente llevan a cabo titulado el Informe sobre el transporte marítimo. En nuestro caso, para analizar la economía marítima nos basaremos en el del 2021, donde menciona que los efectos generados del COVID-19 apenas ha afectado a esta industria a pesar de que en el primer semestre de 2020 provocase una contracción del comercio marítimo del 3'8%. Sin embargo, en los semestres siguientes, se notó una pronta recuperación y los volúmenes del comercio contenedorizado y mercancías de carga a granel se estabilizaron.

Si comparamos con el año 2020, el año 2021 se caracterizó por una excelente recuperación en el comercio de mercancías y producción mundial tal y como indica el siguiente gráfico en el que podemos observar como la tasa compuesta de crecimiento anual oscila en un 2,9%.

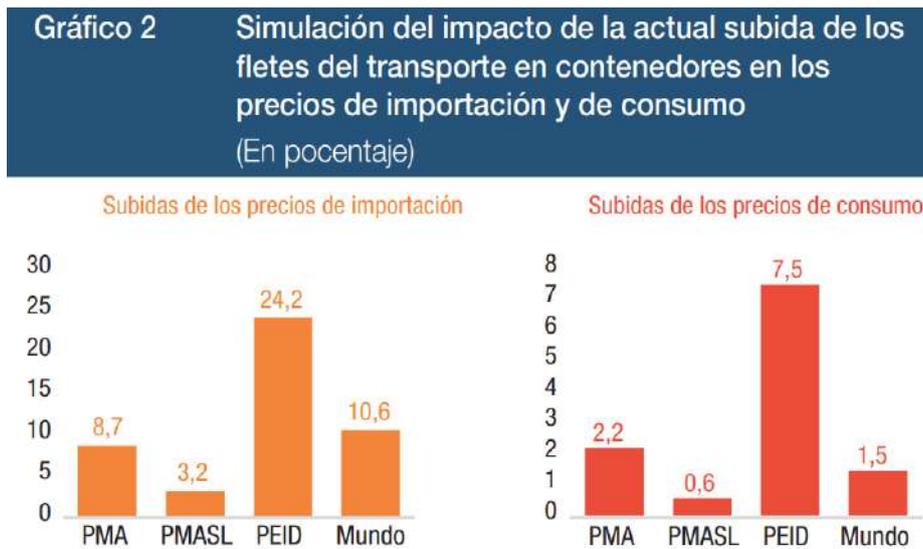
Gráfico 1: Comercio marítimo Mundial, producto interno bruto (PIB) mundial y relación entre el comercio marítimo y el PIB, 2006 a 2021.



Fuente: Informe sobre el transporte Marítimo 2021. UNCTAD 2021

El comercio marítimo presenta una tendencia positiva a corto plazo, aunque es cierto que debemos tener en cuenta las limitaciones que ha sufrido esta industria debido a la pandemia que han desencadenado escasez de equipo de contenedores, congestión en los puertos, incremento de retrasos entre otros. Además, ha supuesto que tanto flete, recargo y tasas se multipliquen.

Aumento que ha supuesto un obstáculo para aquellas empresas con menor capacidad que las grandes navieras. Todo reflejado en el siguiente gráfico:



Fuente: Informe sobre el transporte Marítimo 2021. UNCTAD 2021

Según esta simulación, los fletes en agosto 2021 se mantendrán constantes y el << *impacto de las subidas de los fletes del transporte en contenedores en los precios se ha calculado en base al aumento del 243% del índice de transporte de contenedores de exportación de China registrado entre agosto 2020 y agosto 2021* >> según señala la UNCTAD. Además de lo mencionado, toda subida de flete afectará al precio de consumo o productos consumidos.

Un ejemplo a gran escala de lo que el sector de transporte marítimo puede influir en otras actividades económicas fue lo que supuso el encallamiento del “Ever Given” cuyas pérdidas en valor monetario oscilaron concretamente entre unos << *14 y 15 millones de dólares por cada día de bloqueo*>> (Osama Rabie, jefe de la Autoridad del Canal). No solo fue un caso de congestión, sino que su impacto se debió principalmente por el Canal en el que se produjo dicho encallamiento el cual fue el Canal de Suez.

Por este canal, uno de lo más transitados, pasa aproximadamente entre un 12%-13% del comercio mundial generando su “cierre” costes acumulados tales como demoras, costes extras del alquiler de barcos, entre otros. En definitiva, Salvatore Mercogliano, profesor de la Universidad Campbell de Carolina del Norte, señala que:

«Cada día que el canal esté cerrado significa que Egipto no está cobrando el peaje de unos 700.000 dólares por cada buque que lo atravesase, pero lo que es más importante, los buques portacontenedores no están entregando alimentos, combustible, productos manufacturados a Europa, ni los productos que se exportan desde Europa están

llegando al Lejano Oriente y eso tiene un impacto masivo en la producción y en la disponibilidad de bienes en Europa y Asia»

Con esto quiero destacar que los seis días de encallamiento no solo afecto a la industria naviera internacional, sino que muchas empresas se vieron inmersas en este dilema con un impacto masivo negativo.

En cuanto a la escasez de contenedores, fue otro problema de logística. Según la cadena de suministro, la falta de estas unidades supuso una reducción considerable de rutas y un aumento de las tasas de carga.

Según Drewry, una consultora de investigación marítima, *<< todo se debe a las dificultades para reubicar las unidades, más que a la falta de una flota adecuada. En cualquier caso, se calcula que, para finales de 2020, la flota global de contenedores se habrá reducido un 1,1% hasta los 39,9 millones de TEUs, por debajo del 3,3% previsto>>*

Además, desde la consultora explican que la producción aumentará un 40% en 2021 o incluso más en los años siguientes. De hecho, las fábricas ya no podrán aceptar nuevos pedidos hasta bien entrado el primer trimestre del próximo año. En cuanto a los precios de los nuevos contenedores, han aumentado rápidamente en el tercer trimestre, pasando de los 2.050 o 2.100 dólares por cada TEU a primeros de julio a los 2.500 a finales de septiembre, aunque en octubre se ha llegado incluso a los 2.650.

Asimismo, con la capacidad de los fabricantes a pleno rendimiento, se espera un nuevo aumento de los precios y también de las tarifas de alquiler de contenedores, que ya han aumentado en el tercer trimestre, en consonancia con el el nivel de utilización de los equipos.

El aumento de la producción ayudará a aliviar en parte el problema de la escasez de contenedores, aunque el mayor cambio se notará cuando las navieras recuperen la normalidad en cuanto a horarios y servicios>>

4.2.COSTES GENERADOS POR LA EXPLOTACIÓN COMERCIAL DE BUQUES

Para poder cuantificar los costes que se pueden generar deberemos tener en cuenta diferentes aspectos tales como el puerto de destino, el tipo de mercancías y las condiciones a fin de poder lograr una mayor optimización de los mismos.

Dicho esto, un propietario registral al recibir un buque debe proceder a convertirse en armador antes de iniciar su explotación dotando al buque de los recursos básicos y necesarios para poder operar en el transporte marítimo cuyos costes de operación son
Ámbito legal y económico del Abandono de un contenedor Javiera Camacho 60

la tripulación, mantenimiento, reparaciones, suministro de pertrechos y gastos generales y de administración que se puedan incurrir durante su actividad marítima.

Una vez que el buque esté preparado, los demás recursos que son vitales para efectuar viajes y realizar el transporte de las mercancías de un puerto a otro dependerán del propio armador o de otra naviera que deberán hacer frente a los costes de combustible, gastos de puertos y paso de canales.

Dicho esto, el coste del transporte marítimo está fijados por el libre juego de oferta y demanda en el mercado. Por ejemplo, en los casos en los que la demanda sea inferior a la oferta, el flete resulta no ser suficiente para cubrir los costes de producción pudiendo ser un indicio de lay-up. Sin embargo, podemos definir y cuantificar el flete teniendo en cuenta el time charter requerido (TCR) que equivale a dólares por día a la cobertura de costes fijo siendo la unidad más usada en el mundo marítimo.

Según los contratos de uso de buques, podemos distinguir los siguientes costes:

- Costes de Capital (CAPEX). Los gastos relacionados con la adquisición de buque representando su depreciación y los costes financieros derivación de su operación. Junto con los costes operativos constituyen los costes fijos que permiten que el buque esté operativo.
- Costes operativos (OPEX). Entre ellos distinguimos la tripulación, los costes técnicos (mantenimiento, reparaciones, lubricantes, entre otros), seguros (casco y máquinas, P&I o responsabilidad en relación a la carga, otros seguros como guerra, huelga o loss of hire o pérdida de arriendo). Estos costes operativos nos resultan útil debido a su relación con la carga en especial al tema de seguros. Junto con los costes de capital constituyen los costes fijos que permiten que el buque esté operativo.
- Costes del viaje (VOYEX). Son aquellos en los que ha de incurrir el armador para poder transportar mercancías y que dependerán de las rutas, trayectos o velocidades. Además, hay que tener en cuenta los gastos de puerto, las tarifas paso de canales y las comisiones.
- Costes relacionados con la carga. Solo se aplican al servicio de líneas regulares cuyos costes dependerán de la programación del servicio (shedule, tamaño de los buques, velocidad y consumo, mantenimiento, retrasos, condiciones

meteorológicas, combustibles, estacionalidad de la carga y estructura). En nuestro caso, el contenedor en líneas regulares se aplicarían estos costes.

Como resumen de lo explicado, el siguiente cuadro representa visualmente los tipos de contratos que existen y que tipo de gestión y que costes les corresponde, teniendo en cuenta que O= owner y C=charterer:

MODALIDAD CONTRATO	B/B CHARTE	TIME CHARTER	FLETAMENTO POR VIAJE	FLETAMENTO POR TIEMPO
ESENCIA DEL CONTRATO	O alquila a C por tiempo	O alquila servicio del buque y sus prestaciones a C por tiempo	O transporta carga C vs flete	O acepta carga vs tarifas
GESTIÓN				
FINANCIERA	owner	owner	owner	owner
NAÚTICA	charterer	owner	owner	owner
COMERCIAL	charterer	charterer	owner	owner
ASIGNACIÓN COSTES				
CAPEX	owner	owner	owner	owner
OPEX	charterer	owner	owner	owner
VOYEX	charterer	charterer	owner	owner
RIESGO POR PÉRDIDA DE TIEMPO	charterer	charterer	plancha & demoras	liner terms.
VARIANTES	financiación tax lease	trip charter - slot charter	C.O.A	FIQ, FIOS, LIFO, FILO

Fuente: Elaboración Propia

Para concluir este apartado en relación a los diferentes costes que pueden incurrirse en la explotación de un buque, destacamos una vez más la importancia de la economía en el transporte marítimo y en los demás sectores económicos de un país.

4.3. COSTES DEL CONTENEDOR Y SU ABANDONO

En este apartado nos centraremos en los costes del contenedor y aquellos que se generan cuando nos encontramos ante un expediente de abandono.

En primer lugar, deberemos tener en cuenta que podemos encontrarnos dos formas de fletar un contenedor marítimo las cuales son hacerlo individualmente o bien a través de un grupaje marítimo. En el caso de elegir la primera opción, deberemos calcular el flete marítimo, es decir, cuanto deberemos pagar para el envío de mercancía en contenedor transporte mediante un barco de carga de un puerto a otro. Su cálculo, como ya hemos mencionado anteriormente, dependerá de la ruta y puerto de destino, pero además al considerarse un precio cerrado también vendrá influenciado por la regulación internacional.

Sin embargo, es bien sabido, que, si el objetivo es reducir los costes, la opción del grupaje marítimo es más conveniente dado que nos permite aprovechar el espacio de otros contenedores a fin de que no se envíe vacío.

Además del flete habrá que tener en cuenta los costes anteriormente mencionados los cuales se resumen en el siguiente cuadro obtenido del Instituto Marítimo Español:

CUADRO. ESTRUCTURA DEL COSTE DE TRANSPORTE MARÍTIMO

TRÁFICOS TRAMP	CONCEPTO DEL COSTE	SERVICIO LR	
COSTES FIJOS	COSTES DE CAPITAL <ul style="list-style-type: none"> • Amortización contable del buque • Intereses de créditos de financiación • Otros costes financieros. 	COSTES FIJOS OPEX CAPEX VOYEX	
	COSTES FIJOS CORRIENTES O DE OPERACIÓN <ul style="list-style-type: none"> • Tripulación • Mantenimiento y reparaciones • Seguros • Costes generales y de administración 		
COSTES DE VIAJE	COSTES DE VIAJE <ul style="list-style-type: none"> • Costes proporcionales (consumos) • Costes no proporcionales (costes de puerto, costes de pasos de canales y otros) 		
COSTES DE VIAJE (eventualmente)	COSTES RELACIONADOS CON LA CARGA <ul style="list-style-type: none"> • Costes de carga y descarga • Tasas e impuestos sobre la carga 		COSTES RELACIONADOS CON LA CARGA
	COSTES RELACIONADOS CON SISTEMAS ESPECIALES DE TRANSPORTE <ul style="list-style-type: none"> • Equipo multimodal (contenedores) • Transporte terrestre 		COSTES DE SISTEMAS ESPECIALES

FUENTE: Diapositivas Costes de explotación del buque. Costes en línea regular (Elena Seco, 2021)

Siguiendo la tabla, los costes según el tráfico marcarán la cotización del transporte marítimo. Por un lado, el tráfico tramp o transporte marítimo en régimen de fletamento guarda relación con el traslado en grandes volúmenes de carga como productos sólidos y se desarrollan bajo los contratos que hemos mencionado en el apartado anterior.

Por otro lado, en nuestro caso nos interesa el transporte marítimo en línea regular que se usa para tráfico de carga en general cuyo traslado se realiza vía contenedores marítimos y cuyo contrato es el conocimiento de embarque o Bill of lading.

En el servicio regular, nos encontramos con que las tarifas se encuentran sujetas según la mercancía, valor comercial, embalaje, factor y tipo de estiba, ruta, puertos, modalidad de transporte (Merchant o cesión), descarga, entre otros.

Su cotización se calcula en base a dos componentes: Flete base + Recargos.

Podemos encontrarnos con distintos tipos de recargos en el precio:

- Combustible. BAF (bunker adjustment factor) o cláusula de combustible.
- Port Congestion Surcharge o Recargo por congestión en los puertos.
- Ajuste cambiario.CAF (currency adjustment factor) o cláusula de tipo de cambio
- VLSFO Surcharge
- WRS (War Risk Surcharge) o recargo por conflict bélico.
- Cobro de flete en destino: Collect Surcharge
- Peso excesivo de carga suelta: OVERWEIGHT.
- Mercancía peligrosa. Recargo IMO (International Maritime Organization Surcharge)
- Seguridad de carga.THC (terminal handling charge) o costes de terminal
- Recargo por tipo de carga: por uso de contenedores especiales, open top.
- Servicios adicionales como almacenamiento, despacho de aduanas, transporte terrestre.

Los cuatro primeros recargos (BAF, CAF, Recargo por congestión y VLSFO) son complementos del flete.

Una vez que la cotización esté realizada, el pago del flete se puede dar en tres modalidades. La primera de ellas el Flete prepaid o prepagado el cual se cancela antes del embarque, el segundo el flete collect que es cobrado en destino a quien reciba la mercancía o bien el flete de retorno que lo abona quién contrata el transporte con pleno derecho sobre la carga.

Toda esta cotización seguiría este proceso, pero cuando se abre un expediente de abandono de un contenedor, el procedimiento a seguir sería otro. Para ello se ha establecido los estándares EHR reuniendo instrucciones y recomendaciones para exponer los pasos a seguir y facilitar su análisis.

A modo de recordatorio, un abandono puede producirse mediante dos vías (Eva María Hernández Ramos):

- << *Expreso: Se produce cuando el destinatario manda por escrito una notificación de abandono. La legislación nacional, así como la casuística privada de las navieras es muy variada en cuanto a plazos y otros requisitos, por lo que hay que estudiarlo caso a caso.*
- *Tácito; cuando el destinatario no retira el material tras varios requerimientos y no contesta, después de un periodo razonable>>*

Ante su origen podemos encontrar los siguientes motivos o razones por las cuales se abandona un contenedor marítimo:

- Problemas financieros. Impago de los costes de aduanas, aranceles o despacho entre otros.
- Problemas comerciales. La operación por la cual se adquirió la mercancía fue cancelada.
- Problemas de disconformidad. Mercancía no esperada.
- Problemas personales. No se ha podido retirar la mercancía por fallecimiento entre otros.
- Problemas jurídicos. Empresa inmovilizada, o la persona jurídica o social tiene prohibida la entrada en el país.
- Problemas aduaneros. Incumplen los requisitos básicos legales de la mercancía para su entrada en el país de destino.
- Problemas de seguridad. Mercancía dañada y no se puede reacondicionar o hacerse cargo de la mercancía.

Todas estas causas son el origen de un expediente de abandono que ocasiona a la naviera extra costes de los cuales debe hacerse cargo, además de los gastos locales o costes que hemos mencionado (flete + recargos), las demoras y ocupaciones y otros costes son generados al haber abandonado la mercancía contenerizada:

- Demoras: Es el exceso de tiempo en operación en puerto que supone un lay-time. Las navieras en general suelen dar entre unos diez a quince días libres de gastos para que retiren el contenedor. Al no liberarlo y superar el número de días libres concedidos, se generan demoras por cada día que la mercancía esté en puerto. Estas demoras se pueden producir tanto en origen como en destino.
- Ocupaciones: Son los gastos que cobra la terminal de puerto por el espacio que ocupa un contenedor. Al igual que las demoras, se suelen dar unos cinco días libres de gastos y son facturados por el propio puerto.
- Otros costes. En caso de que el contenedor sea movido, se deberán abonar los costes de transporte y en los casos en los que las partes implicadas saquen el contenedor de puerto, se deberá abonar también la descarga, almacenaje, inspecciones hasta que el expediente de abandono sea cerrado.

Todos estos casos deberán ser abonados hasta que el expediente de abandono quede cerrado.

4.4. PAPEL DE LAS PARTES IMPLICADAS EN CASO DE ABANDONO

Para el desarrollo de este apartado nos basaremos en el informe de << *Como actuar ante el abandono de contenedores*>> de Eva María Hernández Ramos y en los costes de demoras, ocupaciones, extracostes y costes locales de un contenedor abandonado.

Por un lado, tenemos en cuenta el papel de las navieras y su actuación ante este supuesto de abandono de contenedores quienes tienen medidas preventivas- diligentes y ejecutivas a su disposición para poder hacer frente a este tipo de situación.

En cuanto a las medidas preventivas-diligentes, el primer paso es comunicar al consignatario, transitario o agente de aduanas, que la naviera ha abierto un expediente de abandono de contenedor a fin de que éstos cubran los costes antes de que se incrementen. En el caso de que consignatario, agente de aduanas o transitario acepten el abandono, es necesario autorizarles la liberación del contenedor a fin de reducir los extracostes que se puedan generar. En caso de que las partes implicadas se nieguen a pagar las demoras, ocupaciones o extracostes generados por el abandono, se debe solicitar a la Aduana una autorización para retirar la mercancía del interior del contenedor a fin de que la naviera pueda recuperar dicho contenedor.

En cuanto a las medidas ejecutivas, una vez seguidas las medidas preventivas-diligentes, el siguiente paso es que la naviera presentara una demanda ante el juzgado solicitando el depósito y la subasta pública. Esta medida solo sería de aplicación cuando el valor de la mercancía sea aceptable o considerable debido a que trae consigo gastos de peritaje, abogados, entre otros.

Si se diera el supuesto en el que el valor de la mercancía sea muy escaso, se podría subastar la carga por la Aduana siempre presentando consigo la declaración de abandono de la mercancía en cuestión. Para ello, el procedimiento sería presentar las facturas, la relación de mercancías y proceder al despacho y pago de los impuestos de importación, los costes de ocupaciones y aquellos costes que se hayan generado mientras el contenedor haya estado en el puerto de operación a la Autoridad Portuaria que corresponda.

Es importante mencionar la firma de una LOI (Letter of indemnity o carta de indemnización) donde el remitente se compromete vía escrito a cubrir cualquier coste o daño que se genere en destino incluyendo los abandonos en contenedores.

Por lo que, en estos casos, para poder liberar el contenedor, la naviera podrá remitir la LOI al shipper o transitario exigiendo su liberación haciéndose cargo de todos los costes que se hayan generado de este contenedor.

Por otro lado, hacemos referencias a la actuación del resto de partes tras un caso de abandono de contenedor. El primer paso es apoyarse en las cláusulas del contrato adherido el cual es el conocimiento de embarque o "Bill of lading" entre la naviera y el resto de partes. Según estas cláusulas, las personas jurídicas que se definen como "merchant", son solidariamente responsables de responder de todas las obligaciones y gastos generados por el transporte como indica el clausulado general:

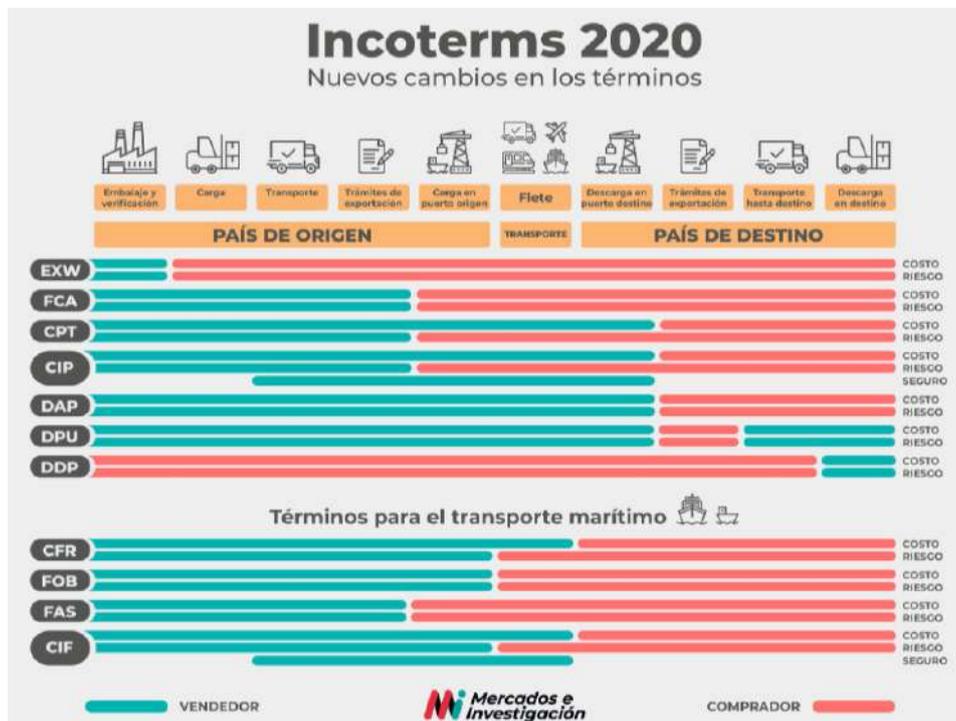
<< Merchant" - means jointly and severalty the shipper, the consignee, theholder and any assignee of this Bill of Lading. (Comerciante "- significa enforma conjunta y múltiple el embarcador(remitente), el consignatario, eltitular y cualquier cesionario de este Conocimiento de Embarque)>>

Siendo así, la naviera decidirá contra quien reclama siendo uno o todas las partes implicadas en el transporte de ese contenedor marítimo.

Según el Informe mencionado, Eva Hernández, tiene en cuenta dos escenarios que se podrían dar a la hora de solucionar los casos de abandonos:

- Recomendaciones con argumentos para rechazar la reclamación de pago de las navieras y cualquier otra parte involucrada. Una de las recomendaciones que Eva plantea es firmar otro contrato privado entre vendedor y comprador donde quede constancia que éste o sus contratados (consignatario, transitario o porteador) sean los que respondan ante cualquier extracostes. De esta forma, esta cláusula podrá añadirse en la orden de transporte de la naviera de manera de que sea firmada. Por otro lado, es importante considerar que, en el booking, se pueden negociar las condiciones de la prestación del servicio ya que es considerado como un contrato privado firmado.

En el caso de los INCOTERMS, antes de analizar la propuesta de actuación, debemos decir que los INCOTERMS son las normas que regulan las condiciones de entrega de las mercancías siendo identificadas 11 condiciones que delimitan las responsabilidades y obligaciones tanto del que compra como del que vende. La siguiente tabla identifica los 11 INCOTERMS:



En los casos de los incoterms EXW, FCA, FAS o FOB, el remitente no elige a la naviera ni realiza o firma dicha booking. En otras palabras, se está teniendo en cuenta un contrato mercantil cuyas cláusulas afectan al remitente, pero no es consciente de que las haya firmado ni aprobado. Para evitar la aplicación de estas cláusulas Eva María Hernández en su informe sugiere:

- << *Enviar por escrito a la Naviera el rechazo a las peticiones recibidas, mediante argumentación anteriormente descrita.*
- *Remitir al destinatario petición por escrito de retirada de contenedores, informando de los costes originados y proponiendo aquellas medidas que prueben la diligencia y agilidad oportunas para tratar de minimizar los costes.*
- *En caso de ausencia de respuesta y existencia de una deuda por parte del destinatario relativa al valor de la transacción, deberá iniciarse proceso de reclamación legal de la misma, añadiendo que, en caso de que el expedidor finalmente se viese obligado a pagar los importes solicitados por la naviera éste debería hacerse cargo de los mismos*
- *En caso de quiebra o insolvencia del destinatario, el expedidor podría reclamar la solidaridad de las partes que componen el “Merchant” o*

comerciante. Por lo cual, se sugiere valorar si es posible demandar al transitario o consignatario del cliente, en caso de ventas realizadas bajo el amparo de los incoterms del grupo C o D. En tal caso, se sugiere realizar un escrito trasladando dicha petición, a la par que se negocie, o bien un pago íntegro por parte de dichos intermediarios o un reparto solidario de costes entre los afectados>>

- Recomendaciones sin argumentos. En el supuesto de que no se disponga de ninguna prueba suficiente, lo ideal sería llegar a un acuerdo comercial entre naviera y expedidor con el fin de que pueda ser sustituido parcialmente o total por un acuerdo de contratación o compromiso de carga, tal como recomienda Eva María Hernández, abogada experta en logística legal.

En caso de que la naviera se niegue, sería volver a intentar lo mismo que con la naviera, pero en este caso entre intermediario y expedidor con la misma finalidad antes mencionada. Otro consejo que se indica es que antes de que los extracostes aumenten, proceder a liberar el contenedor lo antes posible para evitar el apropiamiento y subasta del contenido por parte de la naviera.

Como último recurso, Eva indica que “en caso de valor suficiente de la mercancía y ausencia de argumentos para rechazar la solicitud de la naviera, se sugiere valorar la oferta de entrega de la mercancía a la naviera a cambio de retirar total o parcialmente la demanda económica de ésta”

4.5.EL CONTENEDOR COMO MERCADO DE SUBASTA

Ante un expediente de abandono de contenedor, podemos realizar la venta a través de dos vías por pública subasta o entidad especializada.

En primer lugar, el Real Decreto 2095/1986, de 25 de septiembre, relativo a la modificación de las Ordenanzas de Aduana, determina en su artículo 8 lo siguiente:

1. << *Los Servicios de Aduanas podrán aceptar el abandono a favor de la Hacienda Pública de las mercancías, a solicitud del interesado, formulada antes de la expedición del levante de las expediciones, quedando aquél liberado del pago de los correspondientes derechos de importación, pero no de las sanciones que*

podieran ser aplicables. No obstante, el abandono de los efectos realizado por los viajeros, les eximirá del pago de las multas que pudieran imponerse por las infracciones cometidas.

2. *Los Servicios de Aduanas podrán autorizar igualmente la destrucción de las mercancías cuando se solicitara por los interesados antes de la fecha de su levante, quedando estos liberados del pago de los derechos de importación, pero no de las sanciones que pudieran ser aplicables ni de los derechos correspondientes a los productos resultantes de la destrucción, según su estado, y cuando los mismos pudieran ser objeto de posterior aprovechamiento industrial >>*

Además, la Agencia Tributaria en cada subasta que se realiza, por ejemplo, en la subasta nº 1/2021 de la Dependencia Regional de Aduanas e IIEE de Andalucía, Ceuta y Melilla, indica en su apartado 5.8. de cargas, gravámenes y otros gastos que << *contenedores donde se encuentran ubicadas mercancías no forman parte del lote y los gastos de trasbordos y retirada de las mismas serán asumidos por los adjudicatarios*>>

Como ejemplos de subastas de contenedores encontramos los siguientes que han sido obtenidos del Anexo 1: Relación de mercancías objeto de enajenación descargados de la página oficial de la Agencia Tributaria. En los siguientes ejemplos podremos conocer el número de contenedor, la descripción de la mercancía, su ubicación, su valor, indicación y expediente al que se refiere.

Lote nº 87- Importe 1.500€

Descripción de la mercancía	Contenedor FCIU5171958 , 800 bultos 27995 Kg de BALDOSAS DE CERÁMICA (670 bultos) Y ROLLOS DE PAPEL HIGIÉNICO (130 bultos)
-----------------------------	--

Ubicación	Aduana de Algeciras 1131IVTT01 TERMINAL TTIA (HANJIN)
Valor	1.500,00 €
Indicación	COM
Expediente	E.A. 10/2018

Lote nº 90- importe 800€

Descripción de la mercancía	Contenedor SLSU8015409, 88 Bultos, 3520 Kg de BOYAS FLOTANTES DE PLASTICO DURO CON TUERCAS Y PERNOS
-----------------------------	---

Ubicación	Aduana de Algeciras 1131IVTT01 TERMINAL TTIA (HANJIN)
Valor	800,00 €
Indicación	COM
Expediente	E.A. 12/2018

Lote nº 99- Importe 8.000 €

Descripción de la mercancía	CONTENEDOR HLBU2351312, Automovil Honda CR-Z blanco año 2014 matr. DB1623 2019
Ubicación	Aduana de Algeciras PARTIDA GRUPAGE,SL, Muelle Isla Verde S/N
Valor	8.000,00 €
Indicación	
Expediente	E.A. Nº 11312021000004

Lote nº 165- Importe 35.000€

Descripción de la mercancía	CONTENEDOR BSIU3084466: ROLLOS DE TELAS DE MEZCLILLA DE COLORES (258 BULTOS)
Ubicación	1131IVTT01 TERMINAL TTIA (HANJIN)
Valor	35.000,00 €
Indicación	COM
Expediente	E. A. Nº 34/2019

Lote nº 167- Importe 16.000€

Descripción de la mercancía	CONTENEDOR CBHU8922709: 585 CAJAS DE HORNOS ELÉCTRICOS
Ubicación	1131IVTT01 TERMINAL TTIA (HANJIN)
Valor	16.000,00 €
Indicación	COM
Expediente	E.A. Nº 11312020000003

Lote nº 170- Importe 15.000€

Descripción de la mercancía	CONTENEDOR BSIU9047942: 454 CAJAS CON DECORACIÓN, BISUTERÍA, TEJIDOS
Ubicación	PARTIDA GRUPAGE, SL
Valor	15.000,00 €
Indicación	COM-SOIVRE SEGURIDAD (calzado)
Expediente	E.A. Nº 11312020000003

Lote nº 174- Importe 20.000 €

Descripción de la mercancía	CONTENEDOR SEGU5008805: 637 CAJAS CON CARRITOS DE PLAYA
Ubicación	1131IVTT01 TERMINAL TTIA (HANJIN)
Valor	20.000,00 €
Indicación	COM
Expediente	E.A. Nº 11312020000004

Otro caso de subasta mundial sería el de la mayor naviera surcoreana, Hanjin Shipping que debido a problemas financieros entró en quiebra el 31 de agosto de 2016 solicitando la suspensión de pagos judicial. Según la BBC, cerca de 540.000 contenedores de carga

que se encontraban en alta mar sin ningún destino calificando esta situación como: << *un desastre mayúsculo para las compañías de transporte marítimo y para las empresas propietarias de las mercancías en contenedores*>>, según señala Greg Knowler, analista marítimo y comercial de la firma IHS Markit en Hong Kong.

Cabe mencionar que además de que los puertos impedían que los buques descargasen, los contenedores en puerto estaban retenidos como garantía de pago de las cuentas que la naviera tenía pendientes. La BBC además señala de que en caso de que los buques entrarán a puerto, estos serían inmediatamente embargados por los acreedores de la empresa.

Según Actam Abogados:

<< Como consecuencia de la quiebra de Hanjin se estima que alrededor de 500.000 contenedores tendrán que encontrar nueva ubicación en otros buques, 140 buques propios entre porta contenedores y de carga general paralizados ya sea porque el barco no obtiene permiso para entrar en el puerto, ya sea porque existe una amenaza de embargo por proveedores de combustible, reparaciones y avituallamiento, ya sea por acciones de terminales o agentes que reclaman sus gastos, por la acción de armadores que ceden espacios o buques a Hanjing, etc.

Aquí nos referimos al problema del embarcador o destinatario. El caso más sencillo es el de los contenedores que se encuentran todavía pendientes de cargar, la solución es facilitar las instrucciones al agente para que retorne a origen, vaciar el contenedor, devolverlo y contratar un nuevo transporte. Si el contenedor ha llegado al puerto y se ha descargado en la terminal portuaria de destino, se entregará al destinatario con normalidad.

Actualmente la naviera, su agente e incluso terminales, están pidiendo una garantía o una cantidad en depósito para la entrega de los contenedores con la carga, este depósito tiene por objeto garantizar que se devolverán los contenedores una vez vacíos, luego se devuelve.

El conocimiento de embarque de Hanjin no establece el derecho a exigir este depósito, dice que el destinatario debe devolver el contenedor en un plazo razonable salvo que existan compromisos o tarifas acordadas en particular.

Sin entrar en aspectos legales que serán distintos en cada caso, la exigencia del depósito es cuando menos discutible, no obstante, mejor un acuerdo práctico con el gasto que se pueda asumir, si se paga el depósito, hacerlo bajo protesta.

La situación más compleja está en los contenedores en tránsito paralizados a bordo del buque, no hay más remedio que esperar a su llegada a destino. En nuestro país disponemos de una legislación que permite iniciar procedimientos para la entrega de la carga o de su valor, pero poco se puede esperar de una naviera que se encuentra en quiebra, de nada sirve tener razón si no vamos a conseguir la carga ni su valor.

En peor situación están las navieras que emitieron sus propios conocimientos de embarque, pero cargaron en barcos de Hanjin o transitarios NVOCC que emiten el conocimiento de embarque "house" y que tiene en su poder un conocimiento de embarque "master" de Hanjin. La naviera o el NVOCC verán si los términos de sus conocimientos de embarque les permiten repercutir los costes y evitar las consecuencias de los retrasos. En el caso de que el retraso se alargue más de dos meses es lógico pensar que el receptor inicie la acción legal frente a esas navieras o NVOCC.

Se ha publicado que Hanjin está obteniendo fondos para conseguir que se paguen las deudas que permitan desembarcar los miles de contenedores que están en tránsito. Hay que asumir que la situación de insolvencia de Hanjin traerá necesariamente inconvenientes y gastos imprevistos a todas las partes, en este momento la mejor medida es aminorar el perjuicio, si hay que realizar cualquier pago, hacerlo bajo protesta o reserva para facilitar una acción legal posterior si es el caso>>

Como resumen de este caso, según el periódico de cadena de suministro, en 2017, Hanjin desapareció de la industria de los contenedores vendiendo su último buque, Hanjin Rome, que fue adquirido en una subasta comercial en Singapur. Esta naviera contaba con 97 portacontenedores de los cuales 48 permanecían amarrados, 44 se incorporaron a nuevos servicios y cinco de ellos fueron desguazados.

Por último, indicar que las subastas de contenedores tienden a crecer debido a que nos encontramos en un mercado competitivo en el que los fletes son muy elevados lo que propicia que el contenedor se venda al mejor postor. En la actualidad, encontramos diversas empresas que se dedican a subastas, alquiler o ventas de contenedores.

4.6. ARQUITECTURA CON CONTENEDORES

Los contenedores van más allá del sector de mercancías, muestra de ello, es que debido a que muchos contenedores quedan almacenados o en desuso, han surgido nuevas iniciativas en torno a ellas. En 1962, McLean patentó su invento, la compañía Insbrandtsen registro una patente (US3182424) titulado como << *Combinación de*

contenedor y escaparate>> con el objetivo de que los negocios utilizaran los contenedores marítimos como stands para mostrar los productos en sus ferias o giras.

Sin embargo, el primer registro oficial se realizó en 1989 con Philip Clark obteniendo su patente (US4854094) titulada << *Método para convertir uno o más contenedores de transporte de acero en un edificio habitable*>>

Aunque fue en 1994, cuando se realizó la primera referencia a la arquitectura a partir de contenedores con el libro << *Cómo aprenden los edificios de Stewart Brand*>>, escrito por Stewart Brand. Se propone construir oficinas a través de estos contenedores.

A partir de ese momento, desde 1994 hasta la actualidad se han sucedido numerosas propuestas arquitectónicas. Las ventajas de la arquitectura con contenedores promueven su práctica:

- Son fácilmente apilables (hasta cinco alturas dependiendo de su base)
- Construcción rápida
- Abaratamiento en costes
- Reducción de tiempo de obra
- Mayor optimización en el uso de materiales, maquinaria, instalaciones.
- Coste inferior al de una construcción tradicional
- Resistentes y seguros
- Medidas justas para que sea habitable

En su caso, las desventajas de este tipo de arquitectura son las siguientes:

- Son estrechos, por lo que será necesario combinar varios contenedores
- Requiere adaptar el proyecto arquitectónico a la dimensión del contenedor.
- Requiere una base estructural
- Inversión económica en su uso como vivienda
- En caso de que se requiera altura, será conveniente usar un contenedor nuevo
- Mantenimiento costoso.

Además de las ventajas que presenta el uso del contenedor como casa, oficinas, entre otros, debemos tener en cuenta diversos aspectos a la hora de comprar un contenedor para traspasarlo a un proyecto de arquitectura como por ejemplo la normativa que gira en torno a esta iniciativa.

Es cierto que no encontramos una legislación específica acerca de esta nueva modalidad de arquitectura en seco, pero si nos da pautas para cumplir con conceptos generales acerca de su estructura, aislamiento térmico y acústico.

En el caso de las casas contenedor se requiere verificar las condiciones establecidas por la Ley de Ordenación de edificios y el Código técnico de edificación. Además, habrá que obtener los permisos que se requiere solicitándolo al ayuntamiento, contar con un terreno urbanizable, presentar el proyecto ante un colegio de arquitectos y reunir los requisitos de la normativa urbanística, autonómica y local.

En el anexo << Construcción de viviendas mediante contenedores de obra >> que refleja las ventajas financieras y como se construye una casa desde un contenedor. Por ejemplo, la siguiente imagen que presenta un plano para poder construir en base a un contenedor marítimo:



Debido a su tendencia creciente desde que surgió este concepto en 1962, han aumentado el número de empresas que o bien se han creado para dedicarse a esta nueva modalidad de arquitectura o bien se han especializado para desarrollar esta iniciativa de reconversión del contenedor.

Todo ello se ha propiciado debido a la gran cantidad de contenedores que se abandonan cada año y que gracias a las ventajas que presentan resultan ser de gran interés para desarrollar proyectos como casas contenedoras.

Según el informe de mercado de casas contenedores, los principales protagonistas en este nuevo mercado son las siguientes empresas: Anderco, IQ Container Homes, Giant Containers, Honomobo, Royal Wolf, SG Blocks, Shanghai Haicheng Special Steel Container, Speed House Group of companies, Supertech industries y Tempohousing.

Por ejemplo, la segunda de ellas, IQ Container Homes, es una empresa australiana que ofrece a sus clientes una “alternative living” con un coste medio de sus proyectos entre 90.000 y 600.000 dólares. Algunas de sus propuestas son las siguientes:

- MAC Container Housing- \$17.000
- Home Cube by Rhino Cubed-\$78.500
- Modhouse Australia- \$98.000

En el cuarto puesto, le sigue Honomobo, una empresa canadiense cuyo objetivo es fabricar la casa con contenedores en menos de doce semanas. Solo opera en Norteamérica y sus pilares fundamentales son la sostenibilidad y un buen acabado en su diseño.

Otra empresa dedicada a darle otro uso al contenedor, es Roscontainer que además se encarga de comercializar los contenedores marítimo que están destinados, por ejemplo, a la construcción de unas bodegas situada en el Alto de Inazares en Murcia.

Además de las empresas mencionadas, cada vez se unen más start-ups o negocios a seguir esta nueva tendencia en diseño usando contenedores marítimos usados los cuales cuentan con una vida útil muy larga

4.7.PROYECTOS CON CONTENEDORES

Siguiendo el concepto de arquitectura con contenedores del apartado anterior, es importante decir que a medida que han pasado los años, han ido surgiendo nuevas formas de reutilizar un contenedor abandonado o en desuso, tales como hoteles, hospitales de emergencia, talleres, bares o cafeterías, escuelas, casas, oficinas, baños portátiles, tiendas, estudios, saunas, refugios para desastres naturales, discotecas, instalaciones de alojamiento para estudiantes, para acampadas, centros urbanos, centros comerciales, viveros, jardines de interior, garajes, aparcamientos, gimnasios, centros deportivos así como piscinas.

A continuación, expongo diversos proyectos de arquitectura que se han llevado a cabo con contenedores en diferentes países:

Common Ground, complejo comercial hecho de contenedores- Urbantainer



Es el primer y mayor complejo comercial construido con 200 contenedores marítimos dividido en dos edificios, el Street Market y Market Hall.

Joshua Tree Residence, la casa- contenedor de

Whitaker Studio

La casa, está construida sobre una serie de contenedores elevados sobre pilotes para que el agua pase, orientados en distintas direcciones.



Péniche, Ionna Vautrin para residencia universitaria hecha con contenedores.

Es



un proyecto reciente de la diseñadora francesa Ionna Vautrin en Le Havre (Francia), realizada con contenedores marítimos con la firma de Cattani Architects.

Playze diseña Tony's farm, granja de contenedores en Shangái

Es la granja de alimentos orgánicos más grande de Shangái, diseñado con contenedores reciclados que construyó el equipo de arquitectura de Playze en el año 2011.



Contenedores de transporte para una cafetería Starbucks

Starbucks decidió incorporar iniciativas verdes fin de reducir costes y proteger el medio ambiente construyendo esta cafetería en Seattle (USA) apostando por la sostenibilidad.



a

Contenedores habitados, vivienda de Arcgency para World Flex Home.

World Flex Home es un consorcio de Dinamarca que propone la renovación estética con contenedores en desuso. Sus construcciones se basan en un sistema modular, por contenedores apilados. Este prototipo se construyó en Wuxi en China. Además de esta casa, en España también se ha construido una casa con contenedores, otro proyecto surgido en Lille por Patrick Partouche.



Vissershock, escuela contenedora de Tsai Design Studio (Sudáfrica)

Es una escuela de primaria fabricada a partir de un contenedor marítimo. Su construcción se realizó contando con unos medios y un presupuesto muy reducido.



Kasita, un micro hogar inteligente y funcional

Es un micro hogar inteligente que ha sido construido por Jeff Wilson. Aunque su espacio es reducido de tres metros y cuya iluminación, audio y seguridad doméstica controlado todo desde una aplicación integrada.



Hotel Xiang Xiang Xiang Pray House de cinco estrellas contenedores de carga.

Este hotel ubicado a las afueras de la ciudad china de Changski de 35 contenedores de carga convirtiéndolo en un hotel de lujo de cinco estrellas. En total serían 21 habitaciones formadas por contenedores que fueron reutilizados y transformados en un total de tres meses.



El centro de Bharathi de investigación

El Centro Nacional de Investigación y Oceánica (NCAOR) de la India situada en la Antártida y fue construida por la firma de arquitectis Bof Architects.



El “Hive-Inn” o estructura de colmena

Un nuevo concepto hotelero liderado por Ova Studio en Hong Kong que está orientado al concepto de reciclaje y sostenibilidad.



Contenedores como piscinas

Al ser creados para transportarse vía marítima, están preparados para soportar el peso



del agua de una piscina y gracias a que están contruidos por materiales de gran resistencia y duraderos, los contenedores son óptimos para convertirse en piscinas.

Techo verde / cultivos en contenedores marítimos

Otra tendencia que se está llevando a cabo son los techos verdes o azoteas en materia ecológica o bien cultivos de alto rendimiento.



4.8.INICIATIVA BLUE CONTAINERS

Este proyecto nace de la problemática que estamos analizando a lo largo de todo este estudio, el cual es el abandono creciente de contenedores cuya solución se centra principalmente en intentar darles una segunda vida.

Iniciativa que ha sido presentada por Julio Martínez alcalde y que es desarrollado por el Instituto Provençana de L'Hospitalet de Llobregat en Barcelona, cuyo objetivo principal es << la recuperación y transformación de contenedores marítimos abandonados para convertirlos en inmuebles sociales con altos criterios de sostenibilidad>>. Además, entre sus otros objetivos podemos encontrar los siguientes según su página oficial:

- << Diseñar la formación en oficios necesaria para la producción de los inmuebles
- Construir un prototipo donde se puedan experimentar diferentes soluciones constructivas propuestas, mejorar diseño y calcular costes.

- *Crear y/o fomentar la creación de entidades de economía social y solidaria para la producción de inmuebles.*
- *Permitir la exportación y la réplica de la experiencia en aquellos lugares del mundo donde se den las condiciones adecuadas como Túnez: alto número de contenedores abandonados, sectores de población con altos índices de paro y dificultades de acceso a una vivienda digna>>.*

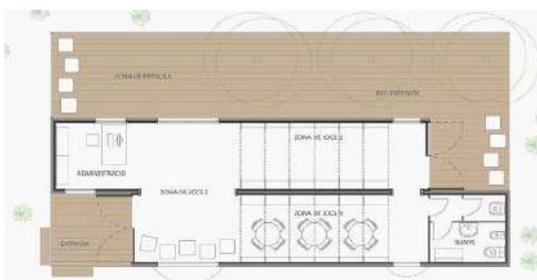
Teniendo en cuenta estos objetivos, no solo nos encontramos ante un proyecto innovador, sino que al mismo tiempo se trata de una iniciativa ecológica orientada a la economía social y solidaria. Esto ha permitido que diversas empresas u organizaciones estén interesadas en su desarrollo.

Por un lado, URSA, empresa líder en aislamiento siendo considerado como uno de los mayores fabricantes de lana mineral y poliestireno extruido a nivel europeo, ha decidido participar en este proyecto donando el material necesario ya que según Malena Clappers, del departamento técnico de la empresa: *<< nuestra apuesta por la sostenibilidad no sólo se limita a mirar hacia dentro para mejorar nuestros procesos y materiales, también intentamos, en la medida de nuestras posibilidades, colaborar con todas aquellas iniciativas que, como esta, sirven para fomentar la edificación sostenible y ayudan a concienciar a los ciudadanos de sus ventajas>>*

Por otro lado, también se ha unido a este proyecto Tempel Group, empresa experta orientada en sectores como la energía, ingeniería, consumo y servicios.

Además, la Cooperación Europea IESMED (Innovación y Economía Social en la Mediterránea) tiene como objetivo construir una cadena de valor solidaria en cuanto al reciclaje de contenedores marítimos en desuso. Iniciativa al cual se ha unido Blue Containers Project.

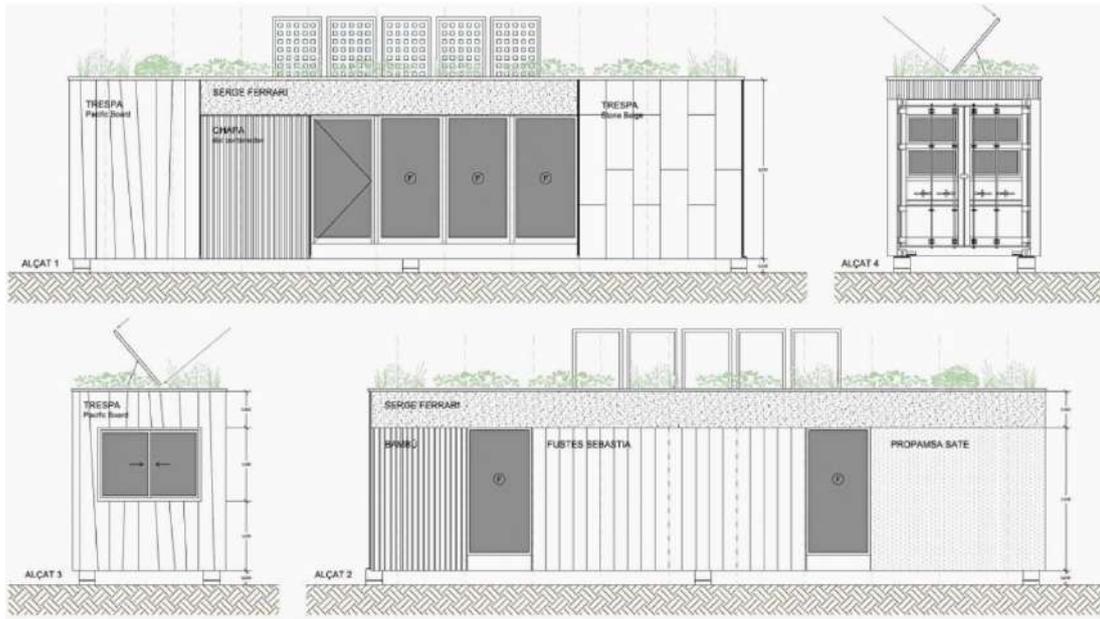
Algunos de sus proyectos a destacar por ejemplo la ludoteca:



Tal ha sido su repercusión, que la Convocatoria de Dualiza tiene como objetivo fomentar proyectos de colaboración entre centros y empresas. Y uno de sus seleccionados ha sido este Instituto Provençana con la ayuda de Dualiza Bankia y FPempresa recibiendo Ámbito legal y económico del Abandono de un contenedor Javiera Camacho

una aportación económica para llevar a cabo uno de sus proyectos de Blue Containers impulsado por el departamento de edificación y obra civil con la colaboración de centros de formación profesional, empresas del sector como Propamsa, Ursa, AIT Group, Serge Ferrari, entre otras.

Este proyecto es la construcción de un vivero de empresas transformando un contenedor teniendo en cuenta aspectos como la sostenibilidad, la economía circular y las soluciones constructivas que ofrecen.



Fachadas del futuro Vivero de Empresas Provençana

En el anexo 4, he adjuntado un documento para ver el proceso de un contenedor hasta que se convierte en vivienda.

4.9. PANORAMA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO EN 2022

Según el informe de La Cadena del Suministro, el sector de transporte está centrado en centrarse en las normas sobre emisiones de gases de efectos invernaderos que fueron aprobadas por la OMI. Por otro lado, las inversiones giran en torno en el ámbito de la intermodalidad, la digitalización y sostenibilidad enfocados tanto en el transporte como en las iniciativas que puedan surgir en torno a los contenedores abandonados o en desuso.

Uno de las medidas más importantes llevadas a cabo ha sido el de incluir al transporte marítimo dentro del esquema de comercio de emisiones. Otro aspecto a destacar, en cuanto a contenedores, es que la Autoridad Portuaria de Valencia, ha contemplado invertir unos 397 millones en la terminal norte de contenedores.

Otros aspectos que preocupa son las tarifas de los fletes, si se normalizarán en 2022 o habrá que esperar otro año más. Robbert Van Trooijen, CEO de Maersk para América Latina y el Caribe, señala que << en cuanto al nivel de transporte, creemos que se normalizará a principios del año que viene. Solo que no sabemos a qué nivel se normalizará. No tenemos nuevas naves saliendo del astillero ahora mismo. Se tarda uno o dos años en construir los barcos entre el momento en que se hace el pedido y el barco está listo para zarpar>>

Además, añade que << China se está recuperando. Hoy hay una explosión de la demanda, pero la capacidad de los barcos, de los contenedores, de los almacenes, de toda la cadena logística sigue siendo la misma cuando se compara con 2019. Normalmente, la industria en su conjunto invierte durante todo el año, pero durante la pandemia no se invirtió en nueva capacidad. Esa inversión se está haciendo ahora y tardará en materializarse porque un barco no se construye en dos meses>>

Sin embargo, DHL prevé que la crisis de los contenedores seguirá en el año 2022 y para ello se basan en la tarifa de flete de septiembre de 2020, que oscilaban en USD\$4,469 mil de China a USA y en la actualidad se sitúa la tarifa en USD\$,615.

Para reafirmar el CEO DHL Global Forwarding Americas señala: <<Estamos ofreciendo Productos únicos para apoyar a nuestros clientes. Primero, somos dueños de nuestros propios contenedores, hay escasez de equipos que no están donde necesitan estar. Si bien hay escasez de contenedores, afortunadamente por nuestra fortaleza financiera, pudimos invertir en nuestros propios contenedores. Según cada locación, comenzamos a operar nuestros propias extra embarcaciones (vessels) capaces de mover de 200 a 500 contenedores. Esto provee una oferta única, nos da acceso directo a la capacidad que necesitan. Además, en tercer lugar, tenemos un Transporte multimodal desde Asia Pacífico - Centroamérica (conocido como MMX). Es un producto donde combinamos tanta carga marítima hacia EEUU, luego conecta a aeropuertos de Centroamérica. Esto provee otra solución general>>

Por otro lado, la Asociación Savadoreña de Agencias de Carga y transitarios (ASAC) señala que las cadenas de suministro se normalizarán a partir de 2023 al igual que la tarifa de fletes.

De esta forma, en 2023 entrarían en el mercado más de cinco millones de contenedores TEUs de capacidad para las entregas.

Por último, destacar que toda actividad que se desarrolle en torno a la logística y al transporte en 2022 vendrán seguidas por las diez tendencias que el estudio ha analizado.

Entre ellos destacamos la incertidumbre que impide poder realizar estimaciones sobre el comportamiento de la demanda que sean acertadas, la sostenibilidad real que se ha visto reflejado en el nuevo uso de los contenedores y en la reducción de las emisiones de gases de carbono. En tercer lugar, señala la inflación que es la responsable del presente económico, le sigue el concepto de logística como servicio con el objetivo de atribuirle nuevas capacidades. El cliente en el centro tiene como meta mejorar las relaciones comerciales. Otras tendencias a tener en cuenta son la escasez de suministro, la logística en el centro de decisión y la importancia del transporte que juega un papel crucial para la economía mundial.

5. CONCLUSIÓN

Un contenedor se relaciona con conceptos marítimos tales como la mercancía, la carga, una naviera o un buque, pero no solo se trata de analizar su origen, su desarrollo y los tipos de contenedores en función de la carga que se quiera transportar de un puerto a otro, sino que va mucho más allá de lo que se puede pensar en un primer momento.

Este proyecto tiene como finalidad entender de una forma más detallada su importancia en el sector marítimo y a la vez, los efectos legales y económicos que supone su abandono. Temática que pasa desapercibida pero que a la vez supone un grave problema para las navieras y las partes implicadas.

Por lo tanto, la normativa resulta ser una parte vital en este aspecto, desde la apertura hasta el cierre de un expediente de abandono de contenedores que consiste en identificar las causas que lo han originado, el tipo de abandono, los costes que se generan y a quién debe responder ante ellos. En su desarrollo, he podido darme cuenta de que es un problema no muy conocido en la normativa, debido a que no he encontrado una legislación que esté orientada a su estudio. Por ejemplo, en el caso de España, me he basado en la Ley de Navegación Marítima y en casos internacionales, en convenios o reglamentos diversos. Pero no existe como tal una normativa unánime a la que se pueda acceder para seguir un procedimiento u otro.

En cuanto al ámbito económico, me ha sorprendido la cantidad de contenedores marítimos que se acumulan en las aduanas años tras años. Uno de los objetivos que pretendo alcanzar en este proyecto es el de promover la importancia de un contenedor marítimo y las consecuencias que conlleva el abandonarlo. No solo afecta al que contrata ese servicio, sino, que, a raíz de su pérdida, se generan una serie de responsabilidades legales y económicas que hasta que no sean canceladas, la carga no se podrá entregar afectando al receptor de esas mercancías.

Tal es el impacto que este sector ha demostrado tener, que las Aduanas deben lidiar cada día con estos abandonos llenos de mercancías olvidadas. Según las diferentes declaraciones, se detectan casi 13 mil contenedores en estado de abandono legal y más de 25 mil cargas sueltas. Por ejemplo, en el caso del Puerto Cabello, se sitúan en 6.600 contenedores abandonados.

El caso del puerto Cabello es un caso más de tantos, cada año, se abren más y más expedientes de abandono, debido principalmente a que, desde su origen, el tráfico internacional se basa en el sector marítimo cuya cifra de volumen del comercio mundial

oscila en el 80%, lo que hace más propenso su abandono de contenedores en distintas partes del mundo.

Sin embargo, tras la realización de este trabajo he podido entender de una forma más detallada lo esencial que es el contenedor en el transporte marítimo siendo una parte esencial a la hora de transportar mercancías en todo el mundo. No solo se caracteriza por su gran flexibilidad, sino que también hay que tener en cuenta otros aspectos como la gran capacidad de carga que representa en la actualidad, su facilidad para adaptarse ante cualquier entorno que pueda producirse, convirtiéndose así en una verdadera revolución del transporte marítimo a nivel global.

Sin embargo, durante el desarrollo de esta temática me he dado cuenta de que la cantidad de abandonos ha perjudicado a las partes implicadas en su transporte, por un lado, pero, por otro lado, ha favorecido al desarrollo de una nueva perspectiva y uso de esta caja. En otras palabras, muchas empresas han decidido aventurarse a aprovechar las grandes ventajas que ofrece el contenedor para iniciar nuevos proyectos orientados al diseño de viviendas y oficinas.

Proyectos que hasta que no he investigado desconocía, iniciativas que han surgido para revalorizar de una forma u otra el valor de un contenedor y que gracias a las características que representa hace posible el darle un nuevo uso para desarrollar el concepto de << Arquitectura con contenedores >>

6. BIBLIOGRAFÍA.

What happens when cargo is abandoned by Consignee?- Eurosender Blog (2020). Visitado el 8 de marzo de 2022, disponible en: [https://www.eurosender.com/blog/en/abandoned-](https://www.eurosender.com/blog/en/abandoned-cargo/#:~:text=Abandoned%20containers%20may%20become%20a%20burden%20to%20the,rid%20of%20the%20cargo%20and%20avoid%20additional%20expenses.)

[cargo/#:~:text=Abandoned%20containers%20may%20become%20a%20burden%20to%20the,rid%20of%20the%20cargo%20and%20avoid%20additional%20expenses.](https://www.eurosender.com/blog/en/abandoned-cargo/#:~:text=Abandoned%20containers%20may%20become%20a%20burden%20to%20the,rid%20of%20the%20cargo%20and%20avoid%20additional%20expenses.)

Hiles, J. (2022). Abandoned cargo: alert to risk escalation. Visitado el 8 March 2022, disponible en: <http://portcare.com/2021/09/21/abandoned-cargo-alert-to-risk-escalation/>

El flete del transporte marítimo de línea regular: recargos, descuentos y formas de pago (2016). Visitado el 8 de marzo de 2022, disponible en: <https://www.diariodelexportador.com/2016/07/el-flete-del-transporte-de-linea.html>

Abandoned Cargo. (2013). Visitado el 8 de marzo de 2020, disponible en: <https://www.morethanshipping.com/abandoned-cargo/>

Abandoned shipping containers at ports can hold mystery prizes for opportunistic buyers, just like 'Storage Wars'. (2021). Visitado el 8 marzo de 2022, disponible en: <https://www.businessinsider.com/abandoned-cargo-shipping-containers-mystery-prize-opportunistic-buyers-storage-wars-2021-12>

El Talón de Aquiles y la logística internacional. (2022). Visitado el 10 de marzo de 2022. Disponible en: <https://www.adl-logistica.org/el-talon-de-aquiles-y-la-logistica-internacional/>

El abandono de las mercancías de importación. Por Mónica Comas y Dolores Mirmi. Diario del Puerto 2016 – AACNI. (2016). Visitado el 15 de marzo de 2022. Disponible en: <https://aacni.com/es/el-abandono-de-las-mercancias-de-importacion-por-monica-comas-y-dolores-mirmi-diario-del-puerto-2016/>

Régimen de los contenedores - Sección VI - Capítulo III. (2022). Visitado el 9 Abril 2022, disponible en: <http://www.aeana.org.ar/codigoaduanero/codigo/s06t00c03.htm>

Ibáñez, P. (2020). Solución para los casos de abandono de mercancías. Visitado el 9 abril de 2022. Disponible en: <https://www.diariodelpuerto.com/logistica/solucion-para-los-casos-de-abandono-de-mercancias-CWGD16087217193578140>

HERNÁNDEZ RAMOS, E. (2018). Visitado el 9 abril 2022, disponible en: <https://www.adl-logistica.org/abandono-de-contenedores-en-destino-por-eva-maria-hernandez-ramos-experta-en-incoterms-y-practica-legal-logistica/>

ADUANERA, A. (2018). ▷ El Abandono de mercancías en materia Aduanera . Visitado el 10 de abril de 2022. Disponible en: <https://mejorabogado.mx/2018/02/15/abandono-de-mercancias/>

EVA MARÍA HERNÁNDEZ RAMOS. (2018). *ESTÁNDARES TRANSPORTES EHR: 2. COMO ACTUAR ANTE EL ABANDONO DE CONTENEDORES*. Disponible en: <https://www.yumpu.com/es/document/read/59885744/4-estandares-ehr-abandono-de-contenedores/8>

HERNANDEZ RAMOS, E. (2018). Estudio completo abandono contenedores marítimos. Visitado el 10 de abril de 2022. Disponible en: <https://www.adl-logistica.org/estudio-completo-abandono-contenedores-maritimos-por-eva-maria-hernandez-ramos/>

Anexo I: Relación de mercancías objeto de enajenación. (2022). Visitado el 10 de abril de 2022, disponible en: [ANEXO I LOTES.pdf \(agenciatributaria.gob.es\)](#)

Convenio Aduanero sobre contenedores, 1972. Visitado el 10 de abril de 2022. Disponible en: [A05108-05126.pdf \(boe.es\)](#)

Internacional, A. (2020). Roma I, Roma II, Ley aplicable y arbitraje internacional | Arbitraje. Visitado el 12 de abril, disponible en: <https://www.international-arbitration-attorney.com/es/rome-i-rome-ii-applicable-law-and-international-arbitration/>

MARCO, J. (2018). El flete marítimo: costes y recargos más convencionales. Visitado el 12 de abril de 2022, disponible en: <https://blogs.imf-formacion.com/blog/logistica/logistica/flete-maritimo-costes-recargos/?o=10357>

¿Cuáles son los procedimientos aduaneros de exportación e importación? (2022). Visitado el 12 de abril de 2022. Disponible en: <https://www.asistentelegal.org/cuales-son-los-procedimientos-aduaneros-de-exportacion-e-importacion.html>

Los diferentes tipos de seguros de transporte marítimo. (2018). Visitado el 12 de abril de 2022. Disponible en: <https://www.icontainers.com/es/2018/09/03/los-diferentes-tipos-de-seguros-de-transporte-maritimo/>

Consultores, C. (2021). Los Riesgos y Seguros en las Empresas de Logística – Chaves Consultores. Visitado el 13 de abril de 2022. Disponible en: <https://chavesconsultores.com/los-riesgos-y-seguros-en-las-empresas-de-logistica/?msclkid=52dc7295c4cc11ecae75c32f7d356e08>

Liberty Seguros S.A. (2020). Colombia. Visitado el 13 de abril de 2022. Disponible en: <https://www.libertyseguros.co/sites/default/files/2020-05/Poliza%20de%20Seguro%20de%20Transporte%20Liberty%20Contenedor%20Seguro%20U-6131.pdf>

Póliza de seguro de transporte internacional. Visitado el 13 de abril de 2022. Disponible en: [PÓLIZA DE SEGURO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL.pdf \(webnode.es\)](#)

Agencia Estatal Boletín oficial del Estado. (1977). *Real Decreto 511/1977, de 18 de febrero, por el que se aprueba el texto refundido de los impuestos integrantes de la Renta de Aduanas*. Visitado el 14 de abril de 2022. Disponible en: [BOE.es - BOE-A-1977-8222 Real Decreto 511/1977, de 18 de febrero, por el que se aprueba el texto refundido de los impuestos integrantes de la Renta de Aduanas.](#)

Feliu Álvarez de Sotomayor, T. (2022). Expedientes notariales de derecho marítimo. Visitado el 14 de abril de 2022. Disponible en: <https://www.notariosyregistradores.com/doctrina/ARTICULOS/2014-expedientes-notariales-derecho-maritimo.htm>

Agencia Estatal Boletín oficial del Estado. (1977). *Decreto de 17 de octubre de 1947 por el que se aprueba el texto refundido y modificado de las Ordenanzas Generales de la Renta de Aduanas*. Visitado el 14 de abril de 2022. Disponible en: [Decreto de 17 de octubre de 1947 por el que se aprueba el texto refundido y modificado de las Ordenanzas Generales de la Renta de Aduanas. \(boe.es\)](#)

Texto consolidado del Código Aduanero Comunitario y de las disposiciones de aplicación. Reglamento (CEE) nº 2913/92 del Consejo del 12.10.1992 y Reglamento (CEE) nº 2454/93 de la Comisión de 2.7. 1993. Visitado el 14 de abril de 2022. Disponible en [Microsoft Word - Codigo de base y Reglamento 2454.doc \(agenciatributaria.es\)](#)

Reglamento (CEE) nº 2503/88 del Consejo de 25 de julio de 1988 relativo a los depósitos aduaneros. Visitado el 14 de abril de 2022. Disponible en: [REGLAMENTO \(CEE\) Nº 2503/88 DEL CONSEJO de 25 de julio de 1988 relativo a los depósitos aduaneros - Publications Office of the EU \(europa.eu\)](#)

Las Reglas de Rotterdam sobre transporte marítimo internacional. La delimitación del ámbito de aplicación. Visitado el 16 de abril de 2022. Disponible en: [n22_a09.pdf \(scielo.org.bo\)](#)

Casas, J. (2012). La Ley 14/14 de Navegación Marítima desde una óptica notarial. Visitado el 16 de abril de 2022. Disponible en: <https://www.elnotario.es/252-hemeroteca/revistas/revista-57/3851-la-ley-14-14-de-navegacion-maritima-desde-una-optica-notarial>

Conoce los puntos importantes sobre la crisis o escasez de contenedores – Disan Latinoamérica. (2021). Visitado el 20 de abril de 2022. Disponible en: <https://disanlatinoamerica.com/es/conoce-puntos-importantes-sobre-crisis-escasez-contenedores/#:~:text=Esta%20crisis%20o%20escasez%20de%20contenedores%20s%20debe,del%20pa%C3%ADs%20y%20regresarlos%20al%20lugar%20de%20origen.>

¿Cómo se calcula el precio de un contenedor marítimo? (2016). Visitado el 22 de abril de 2022. Disponible en: <https://www.agcnewtral.com/noticias/i/1710/180/como-se-calcula-el-precio-de-un-contenedor-maritimo.html>

Arquitectura de containers: 10 proyectos para entender la consagración de una idea | Experimenta. (2019). Visitado el 15 de mayo de 2022, disponible en: <https://www.experimenta.es/noticias/arquitectura/arquitectura-de-containers-10-proyectos-que-reflejan-la-evolucion-de-una-idea/>

Solución para los casos de abandono de mercancías. (2020). Visitado el 15 de mayo de 2022. Disponible en: <https://www.munozmontanes.com/solucion-para-los-casos-de-abandono-longstanding-de-mercancias/?msclkid=a8ed8933c40411ecb19df7cd05cafcbf>

Construcciones arquitectura rápida con contenedores marítimos. (2022). Visitado el 17 de mayo de 2022. Disponible en: <https://roscontainer.es/construir-con-contenedores-maritimos-arquitectura-rapida/>

Cadena del Suministro. (2022). *Resumen del 2021 por sectores*. Visitado el 20 de mayo de 2022. Disponible en: <https://www.cadenadesuministro.es/revista-pdf/ESPTEND22/#page=1>

7. ANEXOS

Anexo 1: cláusulas inglesas más populares en seguros de transporte marítimo de mercancías

INSTITUTE CARGO CLAUSES (A)

RISKS COVERED

Risks

1. This insurance covers all risks of loss of or damage to the subject-matter insured except as excluded by the provisions of Clauses 4, 5, 6 and 7 below.

General Average

2. This insurance covers general average and salvage charges, adjusted or determined according to the contract of carriage and/or the governing law and practice, incurred to avoid or in connection with the avoidance of loss from any cause except those excluded in Clauses 4, 5, 6 and 7 below.

"Both to Blame Collision Clause"

3. This insurance indemnifies the Assured, in respect of any risk insured herein, against liability incurred under any Both to Blame Collision Clause in the contract of carriage. In the event of any claim by carriers under the said Clause, the Assured agree to notify the Insurers who shall have the right, at their own cost and expense, to defend the Assured against such claim.

EXCLUSIONS

4. In no case shall this insurance cover

- 4.1 loss damage or expense attributable to wilful misconduct of the Assured
- 4.2 ordinary leakage, ordinary loss in weight or volume, or ordinary wear and tear of the subject-matter insured
- 4.3 loss damage or expense caused by insufficiency or unsuitability of packing or preparation of the subject-matter insured to withstand the ordinary incidents of the insured transit where such packing or preparation is carried out by the Assured or their employees or prior to the attachment of this insurance (for the purpose of these Clauses "packing" shall be deemed to include stowage in a container and "employees" shall not include independent contractors)
- 4.4 loss damage or expense caused by inherent vice or nature of the subject-matter insured
- 4.5 loss damage or expense caused by delay, even though the delay be caused by a risk insured against (except expenses payable under Clause 2 above)
- 4.6 loss damage or expense caused by insolvency or financial default of the owners managers charterers or operators of the vessel where, at the time of loading of the subject-matter insured on board the vessel, the Assured are aware, or in the ordinary course of business should be aware, that such insolvency or financial default could prevent the normal prosecution of the voyage
This exclusion shall not apply where the contract of insurance has been assigned to the party claiming hereunder who has bought or agreed to buy the subject-matter insured in good faith under a binding contract
- 4.7 loss damage or expense directly or indirectly caused by or arising from the use of any weapon or device employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter.

5. 5.1 In no case shall this insurance cover loss damage or expense arising from

- 5.1.1 unseaworthiness of vessel or craft or unfitness of vessel or craft for the safe carriage of the subject-matter insured, where the Assured are privy to such unseaworthiness or unfitness, at the time the subject-matter insured is loaded therein
- 5.1.2 unfitness of container or conveyance for the safe carriage of the subject-matter insured, where loading therein or thereon is carried out prior to attachment of this insurance or by the Assured or their employees and they are privy to such unfitness at the time of loading.

5.2 Exclusion 5.1.1 above shall not apply where the contract of insurance has been assigned to the party claiming hereunder who has bought or agreed to buy the subject-matter insured in good faith under a binding contract.

5.3 The Insurers waive any breach of the implied warranties of seaworthiness of the ship and fitness of the ship to carry the subject-matter insured to destination.

6. In no case shall this insurance cover loss damage or expense caused by

- 6.1 war civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power
- 6.2 capture seizure arrest restraint or detainment (piracy excepted), and the consequences thereof or any attempt thereat
- 6.3 derelict mines torpedoes bombs or other derelict weapons of war.

7. In no case shall this insurance cover loss damage or expense
 - 7.1 caused by strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions
 - 7.2 resulting from strikes, lock-outs, labour disturbances, riots or civil commotions
 - 7.3 caused by any act of terrorism being an act of any person acting on behalf of, or in connection with, any organisation which carries out activities directed towards the overthrowing or influencing, by force or violence, of any government whether or not legally constituted
 - 7.4 caused by any person acting from a political, ideological or religious motive.

DURATION

Transit Clause

8. 8.1 Subject to Clause 11 below, this insurance attaches from the time the subject-matter insured is first moved in the warehouse or at the place of storage (at the place named in the contract of insurance) for the purpose of the immediate loading into or onto the carrying vehicle or other conveyance for the commencement of transit,

continues during the ordinary course of transit

and terminates either

 - 8.1.1 on completion of unloading from the carrying vehicle or other conveyance in or at the final warehouse or place of storage at the destination named in the contract of insurance,
 - 8.1.2 on completion of unloading from the carrying vehicle or other conveyance in or at any other warehouse or place of storage, whether prior to or at the destination named in the contract of insurance, which the Assured or their employees elect to use either for storage other than in the ordinary course of transit or for allocation or distribution, or
 - 8.1.3 when the Assured or their employees elect to use any carrying vehicle or other conveyance or any container for storage other than in the ordinary course of transit or
 - 8.1.4 on the expiry of 60 days after completion of discharge overseas of the subject-matter insured from the overseas vessel at the final port of discharge,

whichever shall first occur.
- 8.2 If, after discharge overseas from the overseas vessel at the final port of discharge, but prior to termination of this insurance, the subject-matter insured is to be forwarded to a destination other than that to which it is insured, this insurance, whilst remaining subject to termination as provided in Clauses 8.1.1 to 8.1.4, shall not extend beyond the time the subject-matter insured is first moved for the purpose of the commencement of transit to such other destination.
- 8.3 This insurance shall remain in force (subject to termination as provided for in Clauses 8.1.1 to 8.1.4 above and to the provisions of Clause 9 below) during delay beyond the control of the Assured, any deviation, forced discharge, re-shipment or transshipment and during any variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to carriers under the contract of carriage.

Termination of Contract of Carriage

9. If owing to circumstances beyond the control of the Assured either the contract of carriage is terminated at a port or place other than the destination named therein or the transit is otherwise terminated before unloading of the subject-matter insured as provided for in Clause 8 above, then this insurance shall also terminate *unless prompt notice is given to the Insurers and continuation of cover is requested when this insurance shall remain in force, subject to an additional premium if required by the Insurers, either*
 - 9.1 until the subject-matter insured is sold and delivered at such port or place, or, unless otherwise specially agreed, until the expiry of 60 days after arrival of the subject-matter insured at such port or place, whichever shall first occur,
 - or
 - 9.2 if the subject-matter insured is forwarded within the said period of 60 days (or any agreed extension thereof) to the destination named in the contract of insurance or to any other destination, until terminated in accordance with the provisions of Clause 8 above.

Change of Voyage

10. 10.1 Where, after attachment of this insurance, the destination is changed by the Assured, *this must be notified promptly to Insurers for rates and terms to be agreed. Should a loss occur prior to such agreement being obtained cover may be provided but only if cover would have been available at a reasonable commercial market rate on reasonable market terms.*
- 10.2 Where the subject-matter insured commences the transit contemplated by this insurance (in accordance with Clause 8.1), but, without the knowledge of the Assured or their employees the ship sails for another destination, this insurance will nevertheless be deemed to have attached at commencement of such transit.

CLAIMS

Insurable Interest

- 11.11.1 In order to recover under this insurance the Assured must have an insurable interest in the subject-matter insured at the time of the loss.
- 11.2 Subject to Clause 11.1 above, the Assured shall be entitled to recover for insured loss occurring during the period covered by this insurance, notwithstanding that the loss occurred before the contract of insurance was concluded, unless the Assured were aware of the loss and the Insurers were not.

Forwarding Charges

12. Where, as a result of the operation of a risk covered by this insurance, the insured transit is terminated at a port or place other than that to which the subject-matter insured is covered under this insurance, the Insurers will reimburse the Assured for any extra charges properly and reasonably incurred in unloading, storing and forwarding the subject-matter insured to the destination to which it is insured.

This Clause 12, which does not apply to general average or salvage charges, shall be subject to the exclusions contained in Clauses 4, 5, 6 and 7 above, and shall not include charges arising from the fault, negligence, insolvency or financial default of the Assured or their employees.

Constructive Total Loss

13. No claim for Constructive Total Loss shall be recoverable hereunder unless the subject-matter insured is reasonably abandoned either on account of its actual total loss appearing to be unavoidable or because the cost of recovering, reconditioning and forwarding the subject-matter insured to the destination to which it is insured would exceed its value on arrival.

Increased Value

- 14.14.1 If any Increased Value insurance is effected by the Assured on the subject-matter insured under this insurance the agreed value of the subject-matter insured shall be deemed to be increased to the total amount insured under this insurance and all Increased Value insurances covering the loss, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured under this insurance bears to such total amount insured.
- In the event of claim the Assured shall provide the Insurers with evidence of the amounts insured under all other insurances.
- 14.2 **Where this insurance is on increased value the following clause shall apply:**
The agreed value of the subject-matter insured shall be deemed to be equal to the total amount insured under the primary insurance and all Increased Value insurances covering the loss and effected on the subject-matter insured by the Assured, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured under this insurance bears to such total amount insured.
- In the event of claim the Assured shall provide the Insurers with evidence of the amounts insured under all other insurances.

BENEFIT OF INSURANCE

15. This insurance

- 15.1 covers the Assured which includes the person claiming indemnity either as the person by or on whose behalf the contract of insurance was effected or as an assignee,
- 15.2 shall not extend to or otherwise benefit the carrier or other bailee.

MINIMISING LOSSES

Duty of Assured

16. It is the duty of the Assured and their employees and agents in respect of loss recoverable hereunder
- 16.1 to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising such loss, and
- 16.2 to ensure that all rights against carriers, bailees or other third parties are properly preserved and exercised
- and the Insurers will, in addition to any loss recoverable hereunder, reimburse the Assured for any charges properly and reasonably incurred in pursuance of these duties.

Waiver

17. Measures taken by the Assured or the Insurers with the object of saving, protecting or recovering the subject-matter insured shall not be considered as a waiver or acceptance of abandonment or otherwise prejudice the rights of either party.

AVOIDANCE OF DELAY

18. It is a condition of this insurance that the Assured shall act with reasonable despatch in all circumstances within their control.

LAW AND PRACTICE

19. This insurance is subject to English law and practice.

INSTITUTE STRIKES CLAUSES (CARGO)

RISKS COVERED

Risks

1. This insurance covers, except as excluded by the provisions of Clauses 3 and 4 below, loss of or damage to the subject-matter insured caused by
 - 1.1 strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions
 - 1.2 any act of terrorism being an act of any person acting on behalf of, or in connection with, any organisation which carries out activities directed towards the overthrowing or influencing, by force or violence, of any government whether or not legally constituted
 - 1.3 any person acting from a political, ideological or religious motive.

General Average

2. This insurance covers general average and salvage charges, adjusted or determined according to the contract of carriage and/or the governing law and practice, incurred to avoid or in connection with the avoidance of loss from a risk covered under these Clauses.

EXCLUSIONS

3. In no case shall this insurance cover
 - 3.1 loss damage or expense attributable to wilful misconduct of the Assured
 - 3.2 ordinary leakage, ordinary loss in weight or volume, or ordinary wear and tear of the subject-matter insured
 - 3.3 loss damage or expense caused by insufficiency or unsuitability of packing or preparation of the subject-matter insured to withstand the ordinary incidents of the insured transit where such packing or preparation is carried out by the Assured or their employees or prior to the attachment of this insurance (for the purpose of this Clause 3.3 "packing" shall be deemed to include stowage in a container and "employees" shall not include independent contractors)
 - 3.4 loss damage or expense caused by inherent vice or nature of the subject-matter insured
 - 3.5 loss damage or expense caused by delay, even though the delay be caused by a risk insured against (except expenses payable under Clause 2 above)
 - 3.6 loss damage or expense caused by insolvency or financial default of the owners managers charterers or operators of the vessel where, at the time of loading of the subject-matter insured on board the vessel, the Assured are aware, or in the ordinary course of business should be aware, that such insolvency or financial default could prevent the normal prosecution of the voyage
This exclusion shall not apply where the contract of insurance has been assigned to the party claiming hereunder who has bought or agreed to buy the subject-matter insured in good faith under a binding contract
 - 3.7 loss damage or expense arising from the absence shortage or withholding of labour of any description whatsoever resulting from any strike, lockout, labour disturbance, riot or civil commotion
 - 3.8 any claim based upon loss of or frustration of the voyage or adventure
 - 3.9 loss damage or expense directly or indirectly caused by or arising from the use of any weapon or device employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter
 - 3.10 loss damage or expense caused by war civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power.
4. 4.1 In no case shall this insurance cover loss damage or expense arising from
 - 4.1.1 unseaworthiness of vessel or craft or unfitness of vessel or craft for the safe carriage of the subject-matter insured, where the Assured are privy to such unseaworthiness or unfitness, at the time the subject-matter insured is loaded therein
 - 4.1.2 unfitness of container or conveyance for the safe carriage of the subject-matter insured, where loading therein or thereon is carried out
prior to attachment of this insurance or
by the Assured or their employees and they are privy to such unfitness at the time of loading.
- 4.2 Exclusion 4.1.1 above shall not apply where the contract of insurance has been assigned to the party claiming hereunder who has bought or agreed to buy the subject-matter insured in good faith under a binding contract.
- 4.3 The Insurers waive any breach of the implied warranties of seaworthiness of the ship and fitness of the ship to carry the subject-matter insured to destination.

DURATION

Transit Clause

5. 5.1 Subject to Clause 8 below, this insurance attaches from the time the subject-matter insured is first moved in the warehouse or at the place of storage (at the place named in the contract of insurance) for the purpose of the immediate loading into or onto the carrying vehicle or other conveyance for the commencement of transit,

continues during the ordinary course of transit

and terminates either

- 5.1.1 on completion of unloading from the carrying vehicle or other conveyance in or at the final warehouse or place of storage at the destination named in the contract of insurance,
 - 5.1.2 on completion of unloading from the carrying vehicle or other conveyance in or at any other warehouse or place of storage, whether prior to or at the destination named in the contract of insurance, which the Assured or their employees elect to use either for storage other than in the ordinary course of transit or for allocation or distribution, or
 - 5.1.3 when the Assured or their employees elect to use any carrying vehicle or other conveyance or any container for storage other than in the ordinary course of transit or
 - 5.1.4 on the expiry of 60 days after completion of discharge overseas of the subject-matter insured from the overseas vessel at the final port of discharge, whichever shall first occur.
- 5.2 If, after discharge overseas from the overseas vessel at the final port of discharge, but prior to termination of this insurance, the subject-matter insured is to be forwarded to a destination other than that to which it is insured, this insurance, whilst remaining subject to termination as provided in Clauses 5.1.1 to 5.1.4, shall not extend beyond the time the subject-matter insured is first moved for the purpose of the commencement of transit to such other destination.
- 5.3 This insurance shall remain in force (subject to termination as provided for in Clauses 5.1.1 to 5.1.4 above and to the provisions of Clause 6 below) during delay beyond the control of the Assured, any deviation, forced discharge, re-shipment or transshipment and during any variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to carriers under the contract of carriage.

Termination of Contract of Carriage

6. If owing to circumstances beyond the control of the Assured either the contract of carriage is terminated at a port or place other than the destination named therein or the transit is otherwise terminated before unloading of the subject-matter insured as provided for in Clause 5 above, then this insurance shall also terminate *unless prompt notice is given to the Insurers and continuation of cover is requested when this insurance shall remain in force, subject to an additional premium if required by the Insurers, either*
- 6.1 until the subject-matter insured is sold and delivered at such port or place, or, unless otherwise specially agreed, until the expiry of 60 days after arrival of the subject-matter insured at such port or place, whichever shall first occur,
or
 - 6.2 if the subject-matter insured is forwarded within the said period of 60 days (or any agreed extension thereof) to the destination named in the contract of insurance or to any other destination, until terminated in accordance with the provisions of Clause 5 above.

Change of Voyage

7. 7.1 Where, after attachment of this insurance, the destination is changed by the Assured, *this must be notified promptly to Insurers for rates and terms to be agreed. Should a loss occur prior to such agreement being obtained cover may be provided but only if cover would have been available at a reasonable commercial market rate on reasonable market terms.*
- 7.2 Where the subject-matter insured commences the transit contemplated by this insurance (in accordance with Clause 5.1), but, without the knowledge of the Assured or their employees the ship sails for another destination, this insurance will nevertheless be deemed to have attached at commencement of such transit.

CLAIMS

Insurable Interest

8. 8.1 In order to recover under this insurance the Assured must have an insurable interest in the subject-matter insured at the time of the loss.
- 8.2 Subject to Clause 8.1 above, the Assured shall be entitled to recover for insured loss occurring during the period covered by this insurance, notwithstanding that the loss occurred before the contract of insurance was concluded, unless the Assured were aware of the loss and the Insurers were not.

Increased Value

9. 9.1 If any Increased Value insurance is effected by the Assured on the subject-matter insured under this insurance the agreed value of the subject-matter insured shall be deemed to be increased to the total amount insured under this insurance and all Increased Value insurances covering the loss, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured under this insurance bears to such total amount insured.

In the event of claim the Assured shall provide the Insurers with evidence of the amounts insured under all other insurances.

- 9.2 Where this insurance is on Increased Value the following clause shall apply:

The agreed value of the subject-matter insured shall be deemed to be equal to the total amount insured under the primary insurance and all Increased Value insurances covering the loss and effected on the subject-matter insured by the Assured, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured under this insurance bears to such total amount insured.

In the event of claim the Assured shall provide the Insurers with evidence of the amounts insured under all other insurances.

BENEFIT OF INSURANCE

10. This insurance

10.1 covers the Assured which includes the person claiming indemnity either as the person by or on whose behalf the contract of insurance was effected or as an assignee,

10.2 shall not extend to or otherwise benefit the carrier or other bailee.

MINIMISING LOSSES

Duty of Assured

11. It is the duty of the Assured and their employees and agents in respect of loss recoverable hereunder

11.1 to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising such loss,
and

11.2 to ensure that all rights against carriers, bailees or other third parties are properly preserved and exercised

and the Insurers will, in addition to any loss recoverable hereunder, reimburse the Assured for any charges properly and reasonably incurred in pursuance of these duties.

Waiver

12. Measures taken by the Assured or the Insurers with the object of saving, protecting or recovering the subject-matter insured shall not be considered as a waiver or acceptance of abandonment or otherwise prejudice the rights of either party.

AVOIDANCE OF DELAY

13. It is a condition of this insurance that the Assured shall act with reasonable despatch in all circumstances within their control.

LAW AND PRACTICE

14. This insurance is subject to English law and practice.

INSTITUTE WAR CLAUSES (CARGO)

RISKS COVERED

Risks

1. This insurance covers, except as excluded by the provisions of Clauses 3 and 4 below, loss of or damage to the subject-matter insured caused by
 - 1.1 war civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power
 - 1.2 capture seizure arrest restraint or detention, arising from risks covered under 1.1 above, and the consequences thereof or any attempt thereat
 - 1.3 derelict mines torpedoes bombs or other derelict weapons of war.

General Average

2. This insurance covers general average and salvage charges, adjusted or determined according to the contract of carriage and/or the governing law and practice, incurred to avoid or in connection with the avoidance of loss from a risk covered under these Clauses.

EXCLUSIONS

3. In no case shall this insurance cover
 - 3.1 loss damage or expense attributable to wilful misconduct of the Assured
 - 3.2 ordinary leakage, ordinary loss in weight or volume, or ordinary wear and tear of the subject-matter insured
 - 3.3 loss damage or expense caused by insufficiency or unsuitability of packing or preparation of the subject-matter insured to withstand the ordinary incidents of the insured transit where such packing or preparation is carried out by the Assured or their employees or prior to the attachment of this insurance (for the purpose of these Clauses "packing" shall be deemed to include stowage in a container and "employees" shall not include independent contractors)
 - 3.4 loss damage or expense caused by inherent vice or nature of the subject-matter insured
 - 3.5 loss damage or expense caused by delay, even though the delay be caused by a risk insured against (except expenses payable under Clause 2 above)
 - 3.6 loss damage or expense caused by insolvency or financial default of the owners managers charterers or operators of the vessel where, at the time of loading of the subject-matter insured on board the vessel, the Assured are aware, or in the ordinary course of business should be aware, that such insolvency or financial default could prevent the normal prosecution of the voyage
This exclusion shall not apply where the contract of insurance has been assigned to the party claiming hereunder who has bought or agreed to buy the subject-matter insured in good faith under a binding contract
 - 3.7 any claim based upon loss of or frustration of the voyage or adventure
 - 3.8 loss damage or expense directly or indirectly caused by or arising from any hostile use of any weapon or device employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter.
4. 4.1 In no case shall this insurance cover loss damage or expense arising from
 - 4.1.1 unseaworthiness of vessel or craft or unfitness of vessel or craft for the safe carriage of the subject-matter insured, where the Assured are privy to such unseaworthiness or unfitness, at the time the subject-matter insured is loaded therein
 - 4.1.2 unfitness of container or conveyance for the safe carriage of the subject-matter insured, where loading therein or thereon is carried out
prior to attachment of this insurance or
by the Assured or their employees and they are privy to such unfitness at the time of loading.
- 4.2 Exclusion 4.1.1 above shall not apply where the contract of insurance has been assigned to the party claiming hereunder who has bought or agreed to buy the subject-matter insured in good faith under a binding contract.
- 4.3 The Insurers waive any breach of the implied warranties of seaworthiness of the ship and fitness of the ship to carry the subject-matter insured to destination.

DURATION

Transit Clause

5. 5.1 This insurance
 - 5.1.1 attaches only as the subject-matter insured and as to any part as that part is loaded on an oversea vessel
and
 - 5.1.2 terminates, subject to 5.2 and 5.3 below, either as the subject-matter insured and as to any part as that part is discharged from an oversea vessel at the final port or place of discharge,
or

- on expiry of 15 days counting from midnight of the day of arrival of the vessel at the final port or place of discharge,
 whichever shall first occur;
 nevertheless,
 subject to prompt notice to the Insurers and to an additional premium, such insurance
- 5.1.3 reattaches when, without having discharged the subject-matter insured at the final port or place of discharge, the vessel sails therefrom,
 and
- 5.1.4 terminates, subject to 5.2 and 5.3 below, either as the subject-matter insured and as to any part as that part is thereafter discharged from the vessel at the final (or substituted) port or place of discharge,
 or
 on expiry of 15 days counting from midnight of the day of re-arrival of the vessel at the final port or place of discharge or arrival of the vessel at a substituted port or place of discharge,
 whichever shall first occur.
- 5.2 If during the insured voyage the oversea vessel arrives at an intermediate port or place to discharge the subject-matter insured for on-carriage by oversea vessel or by aircraft, or the subject-matter insured is discharged from the vessel at a port or place of refuge, then, subject to 5.3 below and to an additional premium if required, this insurance continues until the expiry of 15 days counting from midnight of the day of arrival of the vessel at such port or place, but thereafter reattaches as the subject-matter insured and as to any part as that part is loaded on an on-carrying oversea vessel or aircraft. During the period of 15 days the insurance remains in force after discharge only whilst the subject-matter insured and as to any part as that part is at such port or place. If the subject-matter insured is on-carried within the said period of 15 days or if the insurance reattaches as provided in this Clause 5.2
- 5.2.1 where the on-carriage is by oversea vessel this insurance continues subject to the terms of these Clauses,
 or
- 5.2.2 where the on-carriage is by aircraft, the current Institute War Clauses (Air Cargo) (excluding soundings by Post) shall be deemed to form part of the contract of insurance and shall apply to the on-carriage by air.
- 5.3 If the voyage in the contract of carriage is terminated at a port or place other than the destination agreed therein, such port or place shall be deemed the final port of discharge and this insurance terminates in accordance with 5.1.2. If the subject-matter insured is subsequently reshipped to the original or any other destination, then *provided notice is given to the Insurers before the commencement of such further transit and subject to an additional premium*, this insurance reattaches
- 5.3.1 in the case of the subject-matter insured having been discharged, as the subject-matter insured and as to any part as that part is loaded on the on-carrying vessel for the voyage;
- 5.3.2 in the case of the subject-matter not having been discharged, when the vessel sails from such deemed final port of discharge;
 thereafter this insurance terminates in accordance with 5.1.4.
- 5.4 The insurance against the risks of mines and derelict torpedoes, floating or submerged, is extended whilst the subject-matter insured or any part thereof is on craft whilst in transit to or from the oversea vessel, but in no case beyond the expiry of 60 days after discharge from the oversea vessel unless otherwise specially agreed by the Insurers.
- 5.5 *Subject to prompt notice to Insurers, and to an additional premium if required*, this insurance shall remain in force within the provisions of these Clauses during any deviation, or any variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to carriers under the contract of carriage.
- (For the purpose of Clause 5
 "arrival" shall be deemed to mean that the vessel is anchored, moored or otherwise secured at a berth or place within the Harbour Authority area. If such a berth or place is not available, arrival is deemed to have occurred when the vessel first anchors, moors or otherwise secures either at or off the intended port or place of discharge
 "oversea vessel" shall be deemed to mean a vessel carrying the subject-matter from one port or place to another where such voyage involves a sea passage by that vessel)
- Change of Voyage
6. 6.1 Where, after attachment of this insurance, the destination is changed by the Assured, *this must be notified promptly to Insurers for rates and terms to be agreed. Should a loss occur prior to such agreement being obtained cover may be provided but only if cover would have been available at a reasonable commercial market rate on reasonable market terms.*
- 6.2 Where the subject-matter insured commences the transit contemplated by this insurance (in accordance with Clause 5.1), but, without the knowledge of the Assured or their employees the ship sails for another destination, this insurance will nevertheless be deemed to have attached at commencement of such transit.
7. Anything contained in this contract which is inconsistent with Clauses 3.7, 3.8 or 5 shall, to the extent of such inconsistency, be null and void.

CLAIMS

Insurable Interest

8. 8.1 In order to recover under this insurance the Assured must have an insurable interest in the subject-matter insured at the time of the loss.
- 8.2 Subject to Clause 8.1 above, the Assured shall be entitled to recover for insured loss occurring during the period covered by this insurance, notwithstanding that the loss occurred before the contract of insurance was concluded, unless the Assured were aware of the loss and the Insurers were not.

Increased Value

9. 9.1 If any Increased Value insurance is effected by the Assured on the subject-matter insured under this insurance the agreed value of the subject-matter insured shall be deemed to be increased to the total amount insured under this insurance and all Increased Value insurances covering the loss, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured under this insurance bears to such total amount insured.

In the event of claim the Assured shall provide the Insurers with evidence of the amounts insured under all other insurances.

- 9.2 Where this insurance is on Increased Value the following clause shall apply:

The agreed value of the subject-matter insured shall be deemed to be equal to the total amount insured under the primary insurance and all Increased Value insurances covering the loss and effected on the subject-matter insured by the Assured, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured under this insurance bears to such total amount insured.

In the event of claim the Assured shall provide the Insurers with evidence of the amounts insured under all other insurances.

BENEFIT OF INSURANCE

10. This insurance

- 10.1 covers the Assured which includes the person claiming indemnity either as the person by or on whose behalf the contract of insurance was effected or as an assignee,
- 10.2 shall not extend to or otherwise benefit the carrier or other bailee.

MINIMISING LOSSES

Duty of Assured

11. It is the duty of the Assured and their employees and agents in respect of loss recoverable hereunder

- 11.1 to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising such loss, and
- 11.2 to ensure that all rights against carriers, bailees or other third parties are properly preserved and exercised

and the Insurers will, in addition to any loss recoverable hereunder, reimburse the Assured for any charges properly and reasonably incurred in pursuance of these duties.

Waiver

12. Measures taken by the Assured or the Insurers with the object of saving, protecting or recovering the subject-matter insured shall not be considered as a waiver or acceptance of abandonment or otherwise prejudice the rights of either party.

AVOIDANCE OF DELAY

13. It is a condition of this insurance that the Assured shall act with reasonable despatch in all circumstances within their control.

LAW AND PRACTICE

14. This insurance is subject to English law and practice.

Póliza de Seguro de Transporte Liberty Contenedor Seguro

Apreciado Asegurado:
Para su conocimiento,
agradecemos leer en forma
detenida, la información
contenida en este clausulado.

Gracias por su confianza.



Liberty
Seguros S.A.

NIT. 860.039.988-0

Condiciones
Versión Abril 2020

Tabla de Contenido

SECCIÓN PRIMERA	3
CLÁUSULA DE EXCLUSIONES GENERALES	3
EXCLUSIONES GLOBALES.....	4
EXCLUSIONES AL AMPARO OPCIONAL LEGAL Y TÉCNICA LEGALTRANS - CONTENEDORES.....	4
SECCIÓN SEGUNDA	4
CLÁUSULA PARA EL SEGURO DE CONTENEDOR.....	4
1. CLÁUSULA DE RIESGOS CUBIERTOS	4
2. CLÁUSULA DE PÉRDIDA TOTAL CONSTRUCTIVA	5
3. CLÁUSULA DE ACTIVIDAD DEL CONTENEDOR	5
4. CLÁUSULA DE VIGENCIA	5
5. CLÁUSULA DE NO EFECTO	6
6. CLÁUSULA DE INTERÉS ASEGURABLE	6
7. CLÁUSULA SOBRE DEBERES DEL ASEGURADO	6
8. CLÁUSULA DE DILIGENCIA RAZONABLE	6
9. CLÁUSULA DE LEY Y PRÁCTICA	6
10. AVISO OBLIGATORIO DE SINIESTRO	6
LIMITACIONES DE COBERTURA	6
1. LÍMITE MÁXIMO DE INDEMNIZACIÓN	6
2. DEDUCIBLE	7
OTRAS CONDICIONES APLICABLES A ESTOS SEGUROS	7
1. PRIMA	7
2. PÉRDIDA DEL DERECHO DE LA INDEMNIZACIÓN	7
3. PAGO DEL SINIESTRO	7
4. SUBROGACIÓN	8
5. DERECHOS SOBRE SALVAMENTO	8
6. NOTIFICACIONES	8
7. PRESCRIPCIÓN	8
8. DOMICILIO	8
9. MODIFICACIONES	8
10. NORMAS SUPLETORIAS	8
11. FORMULARIO DE CONOCIMIENTO DEL CLIENTE SECTOR ASEGURADOR CIRCULAR BÁSICA JURÍDICA.....	9
SUPERINTENDENCIA FINANCIERA	9
DEFINICIONES	9
SECCIÓN TERCERA	10
AMPARO OPCIONAL LEGAL Y TÉCNICA LEGALTRANS - CONTENEDORES	10
1. AMPARO	10
2. ÁMBITO TERRITORIAL	10
3. COBERTURA Y LIMITACIONES	10
4. LÍMITE DE RESPONSABILIDAD.....	11
5. ORIENTACIÓN JURÍDICA	11
6. REVOCACIÓN	11
7. RESPONSABILIDADES DEL ASEGURADO	11
8. INCUMPLIMIENTO	11
9. GARANTÍA DE LOS SERVICIOS	11

Póliza de Seguro de Transporte Liberty Contenedor Seguro

LIBERTY SEGUROS S.A., QUE EN LO SUCESIVO SE DENOMINARA LA COMPAÑÍA, EN CONSIDERACIÓN A LAS DECLARACIONES DEL TOMADOR, Y CON SUJECIÓN AL OBJETO ASEGURADO Y A LOS DEMÁS TÉRMINOS, CONDICIONES Y/O EXCLUSIONES Y/O LIMITACIONES DEL PRESENTE CONTRATO, CONVIENE EN AMPARAR CONTRA LAS PÉRDIDAS O DAÑOS TOTALES O PARCIALES, DEMORAS INVOLUNTARIAS Y LIMPIEZAS EXTRAORDINARIAS DEL CONTENEDOR, SIEMPRE Y CUANDO SE SUCEDAN U ORIGINEN EN LA VIGENCIA DEL PRESENTE CONTRATO EN EL TERRITORIO COLOMBIANO.

ASI TAMBIEN, EN CASO DE SINIESTRO, SE ASEGURA LOS GASTOS RAZONABLES Y JUSTIFICADOS EN QUE INCURRA EL ASEGURADO PARA PRESEVAR LOS INTERESES ASEGURADOS DE UNA PÉRDIDA O DAÑO MAYOR, LOS CUALES NO PODRÁN EXCEDER DE UN 5% DEL VALOR DEL CONTENEDOR.

EN ESTE SEGURO SE AMPARA LA RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL DEL ASEGURADO POR LAS PÉRDIDAS TOTALES Y PARCIALES, DEMORAS INVOLUNTARIAS Y LIMPIEZAS EXTRAORDINARIAS DERIVADAS DEL USO DEL CONTENEDOR DURANTE EL TRANSPORTE EN TERRITORIO COLOMBIANO, DESDE QUE SALE DE LAS BODEGAS O PATIOS DE CONTENEDORES HASTA SU DEVOLUCIÓN EN EL LUGAR CONVENIDO EN LOS PROCESOS DE: EXPORTACIÓN, IMPORTACIÓN, DISTRIBUCIÓN NACIONAL Y URBANO.

TAMBIÉN SE AMPARA LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL POR LOS DAÑOS MATERIALES CAUSADOS CON EL CONTENEDOR EN EXCESO DEL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DEL TRANSPORTADOR Y/O LA DE PREDIOS LABORES Y OPERACIONES DEL ASEGURADO HASTA EL VALOR PACTADO EN LAS CONDICIONES PARTICULARES DE LA PRESENTE PÓLIZA.

SE ASIMILA AL CONTENEDOR, PARA EFECTO DE ESTE CONTRATO, LAS UNIDADES DE DISPOSITIVO DE CARGA AÉREA (U.L.D.) Y LAS CAJAS MÓVILES.

SECCIÓN PRIMERA

CLÁUSULA DE EXCLUSIONES GENERALES

ESTE SEGURO NO CUBRE:

- a. LAS MERCANCÍAS CONTENIDAS EN LA PARTE INTERNA DEL CONTENEDOR O SIMILAR, BAJO CUALQUIER COBERTURA DE LA PRESENTE PÓLIZA.
- b. LAS LIMPIEZAS ORDINARIAS O HABITUALES REALIZADAS AL CONTENEDOR.
- c. LAS DEMORAS VOLUNTARIAS EN LA ENTREGA DEL CONTENEDOR O ACEPTADAS POR EL ASEGURADO.
- d. LAS PÉRDIDAS O DAÑOS QUE SEAN ATRIBUIDOS A CONDUCTA DOLOSA O CULPA GRAVE DEL ASEGURADO O SUS DEPENDIENTES O LA DEL TRANSPORTADOR MARÍTIMO, FLUVIAL, LACUSTRE, FERROVIARIO, TERRESTRE, AÉREO Y LA DE SUS DEPENDIENTES.
- e. EL USO O SU DETERIORO GRADUAL, DESGASTE, CORROSIÓN Y OXIDACIÓN NORMALES DEL CONTENEDOR.
- f. EL DAÑO OCASIONADO POR FALTA DE MANTENIMIENTO AL CONTENEDOR Y A SU MAQUINARIA.
- g. TODAS AQUELLAS REPARACIONES QUE SE EFECTÚEN BAJO EL SERVICIO HABITUAL DE MANTENIMIENTO DEL CONTENEDOR.
- h. LA PÉRDIDA POR DESAPARICIÓN MISTERIOSA, INEXPLICADA O DESCUBIERTA DEL CONTENEDOR AL EFECTUARSE EL INVENTARIO POR PARTE EL AGENTE NAVIERO O DEPOSITARIO DE CONTENEDORES.
- i. LOS GASTOS NORMALES Y USUALES DE LIMPIEZA Y REPARACIÓN A QUE ES SOMETIDO EL CONTENEDOR Y/O SU SISTEMA TÉRMICO A CARGO DEL ASEGURADO DEBIDO A LA OCUPACIÓN Y USO HABITUAL Y NORMAL DEL CONTENEDOR O DE SU SISTEMA TÉRMICO.
- j. EL LUCRO CESANTE DE CUALQUIERA DE LAS PARTES RELACIONADAS CON EL CONTRATO DE TRANSPORTE, EN LOS PROCESOS DE: EXPORTACIÓN. IMPORTACIÓN, DISTRIBUCIÓN NACIONAL Y URBANO.
- k. LAS PÉRDIDAS O DAÑOS QUE SEAN CONSECUENCIA DE LA INSOLVENCIA O INCUMPLIMIENTO FINANCIERO DE LOS TRANSPORTADORES AL CONTENEDOR.
- l. LAS PÉRDIDAS O DAÑOS QUE SEAN BASADAS EN LA PÉRDIDA O FRUSTRACIÓN DEL VIAJE QUE TRASLADARÍA EL CONTENEDOR.
- m. EN NINGÚN CASO, SE CUBRIRÁ LA PÉRDIDA O DAÑO, DEMORA INVOLUNTARIA Y LIMPIEZA EXTRAORDINARIA

DEL CONTENEDOR CAUSADAS POR ACTOS DE AUTORIDAD, TALES COMO: CAPTURA, SECUESTRO, EMBARGO, RESTRICCIÓN O DETENCIÓN, ASÍ COMO SUS CONSECUENCIAS.

- n. EN NINGÚN CASO, SE CUBRIRÁ LA PÉRDIDA O DAÑO DEL CONTENEDOR, RESPONSABILIDAD CIVIL O GASTOS CAUSADOS O SURGIDOS POR Y A RAÍZ DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS, RADIATIVAS, TÓXICAS, EXPLOSIVAS, CONTAMINANTES O QUE TENGAN SU ORIGEN EN MONTAJE NUCLEAR, EN EL OBJETO ASEGURADO.
- o. LAS PÉRDIDAS O DAÑOS PRODUCIDOS AL CONTENEDOR DIRECTAMENTE POR LA NO APTITUD DEL MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZADO CON RELACIÓN AL PESO TOTAL DE ESTE EN CONJUNTO CON SUS MEDIDAS TOTALES Y LA CARGA CONTENIDA EN SU INTERIOR.
- p. EN NINGÚN CASO, SE CUBRIRÁ LA PÉRDIDA O DAÑO, DEMORA INVOLUNTARIA Y LIMPIEZA EXTRAORDINARIA DEL OBJETO ASEGURADO QUE SE OCASIONE EN SITIO DE ACUMULACIÓN DE CONTENEDORES, TALES COMO: SOCIEDADES PORTUARIAS, MUELLES, PATIOS DE CONTENEDORES, ZONAS AEROPORTUARIAS, ALMACENAJES, ZONAS FRANCAS Y SIMILARES.
- q. LOS DAÑOS INMATERIALES.
- r. **CLÁUSULA DE LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD POR SANCIONES**
LA COBERTURA OTORGADA BAJO LA PRESENTE PÓLIZA NO AMPARA NINGUNA EXPOSICIÓN PROVENIENTE O RELACIONADA CON NINGÚN PAÍS, ORGANIZACIÓN, O PERSONA NATURAL O JURÍDICA QUE SE ENCUENTRE ACTUALMENTE SANCIONADO, EMBARGADO O CON EL CUAL EXISTAN LIMITACIONES COMERCIALES IMPUESTAS POR LA "OFICIA DE CONTROL DE ACTIVOS EXTRANJEROS" DEL DEPARTAMENTO DE TESORERÍA DE ESTADOS UNIDOS, CON SUS SIGLAS EN INGLÉS U.S. TREASURY DEPARTMENT: OFFICE OF FOREIGN ASSETS CONTROL, LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, LA UNIÓN EUROPEA O EL REINO UNIDO.
EN ESA MEDIDA, EN NINGÚN CASO LA PRESENTE PÓLIZA OTORGARÁ COBERTURA NI EL ASEGURADOR SERÁ RESPONSABLE DE PAGAR RECLAMACIÓN O BENEFICIO ALGUNO EN AQUELLOS CASOS EN LOS QUE EL PAGO DE DICHAS RECLAMACIONES O EL OTORGAMIENTO DE DICHOS BENEFICIOS PUEDAN EXPONER AL ASEGURADOR A UNA SANCIÓN, PROHIBICIÓN O RESTRICCIÓN A NIVEL LOCAL Y/O INTERNACIONAL.
- s. **ANTICORRUPCIÓN Y ANTISOBORNO**
EL TOMADOR Y/O ASEGURADO DECLARA QUE NO HA RECIBIDO NI RECIBIRÁ BENEFICIO DIRECTO O INDIRECTO RESULTANTE DE LA CELEBRACIÓN O EJECUCIÓN DEL CONTRATO. DE IGUAL MANERA, EL TOMADOR Y/O ASEGURADO SE COMPROMETE A CUMPLIR LAS DISPOSICIONES LEGALES VIGENTES EN MATERIA DE LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN.
- t. **PREVENCIÓN DE LAVADO DE ACTIVOS Y FINANCIACIÓN DEL TERRORISMO**
EL TOMADOR Y/O ASEGURADO MANIFIESTA BAJO LA GRAVEDAD DEL JURAMENTO QUE SUS ACTIVIDADES PROVIENEN DE ACTIVIDADES LÍCITAS Y NO SE ENCUENTRA INCLUIDO EN NINGUNA LISTA RESTRICTIVA, PARA LO CUAL AUTORIZA A LA ASEGURADORA PARA REALIZAR LA RESPECTIVA CONSULTA EN LAS MISMAS. EL TOMADOR Y /O ASEGURADO SE COMPROMETE A CUMPLIR CON EL DEBER DE DILIGENCIAR EN SU TOTALIDAD EL FORMULARIO DE CONOCIMIENTO DEL CLIENTE. SI ALGUNO DE LOS DATOS CONTENIDOS EN EL CITADO FORMULARIO SUFRE MODIFICACIÓN EN LO QUE RESPECTA A AL TOMADOR/ASEGURADO, ESTE DEBERÁ INFORMAR TAL CIRCUNSTANCIA A LIBERTY, PARA LO CUAL SE LE HARÁ LLENAR EL RESPECTIVO FORMATO. CUALQUIER MODIFICACIÓN EN MATERIA DEL SARLAFT SE ENTENDERÁ INCLUIDA EN LA PRESENTE CLÁUSULA.

EXCLUSIONES GLOBALES

1. OTRAS EXCLUSIONES APLICABLES A EL ASEGURADO

- a. SE EXCLUYE CUALQUIER RIESGO AMPARADO EN EL TRAYECTO INTERIOR DEL PAÍS, CUANDO LA MOVILIZACIÓN DE MERCANCÍAS SE EFECTÚE SIN CONTAR CON UN CONTRATO DE TRANSPORTE CELEBRADO CON UNA EMPRESA TRANSPORTADORA DEBIDAMENTE CONSTITUIDA Y AUTORIZADA, O EN VEHÍCULOS PROPIOS NO APTOS PARA CARGAR LA MERCANCÍA CONTENIDA EN EL OBJETO ASEGURADO, SALVO CONVENIO ESCRITO ENTRE LAS PARTES EN DISTINTO SENTIDO.
- b. NO SE DA COBERTURA A LAS PÉRDIDAS PRESENTADAS, CUANDO NO EXISTA CONSTANCIA DEL ESTADO Y CONDICIÓN DE RECIBO DEL CONTENEDOR Y CONSTANCIA DE ENTREGA A SU RECIBO EN EL DOCUMENTO DE CONTRATO DE COMODATO, ARRENDAMIENTO, LEASING O EN EL DE TRANSPORTE.
- c. NO FORMULAR PROTESTA AL TRANSPORTADOR O SIMILAR EN LOS PLAZOS ESTABLECIDOS EN EL CÓDIGO DE COMERCIO Y NO DAR AVISO A LA COMPAÑÍA DE ESTA CIRCUNSTANCIA DENTRO DEL MISMO PLAZO.

EXCLUSIONES AL AMPARO OPCIONAL LEGAL Y TÉCNICA LEGALTRANS - CONTENEDORES

NO SON OBJETO DE LA COBERTURA DE ESTE AMPARO LAS PRESTACIONES Y HECHOS SIGUIENTES:

- a) LA ASESORÍA EN LAS SIGUIENTES ÁREAS: ADUANERA, FINANCIERA, TRIBUTARIA Y OTRAS QUE SEAN DISTINTAS A LOS CONTEMPLADOS EN EL ALCANCE DE LA COBERTURA,

- b) LOS SERVICIOS QUE EL ASEGURADO HAYA CONCERTADO POR SU CUENTA, SIN EL PREVIO CONSENTIMIENTO DE LA COMPAÑÍA,
- c) LOS SERVICIOS ADICIONALES A LOS DEFINIDOS EN EL AMPARO, QUE EL ASEGURADO HAYA CONTRATADO DIRECTAMENTE CON EL PRESTADOR DEL SERVICIO DE ASESORÍA BAJO SU CUENTA Y RIESGO,
- d) ASISTENCIA JURÍDICA DERIVADA DE ESTE CONTRATO DE SEGURO,
- e) APODERAMIENTO EN PROCESOS JUDICIALES.
- f) RETRASOS DEBIDO A CONTINGENCIAS O HECHOS IMPREVISIBLES, ASÍ COMO TAMPOCO, CUANDO SE PRESENTEN DAÑOS EN LAS LÍNEAS TELEFÓNICAS O EN GENERAL EN LOS SISTEMAS DE COMUNICACIÓN. SE DEJA EXPRESA CONSTANCIA QUE, EN CUALQUIER CASO, LOS SERVICIOS OFRECIDOS A TRAVÉS DEL PRESENTE ANEXO, DEBEN ESTAR RELACIONADOS CON EL DESARROLLO DEL OBJETO SOCIAL DE LA EMPRESA ASEGURADA BAJO LA PRESENTE PÓLIZA.

SEECCIÓN SEGUNDA

CLÁUSULA PARA EL SEGURO DE CONTENEDOR

1. CLÁUSULA DE RIESGOS CUBIERTOS

ESTE SEGURO CUBRE:

- 1.1 LAS PÉRDIDAS O DAÑOS TOTALES (EFECTIVA O CONSTRUCTIVA) DEL CONTENEDOR O SIMILAR ENTREGADO AL ASEGURADO EN COMODATO, ARRENDAMIENTO O LEASING, PARA SER UTILIZADO COMO UNIDAD DE CARGA EN LOS DISTINTOS MODOS DE TRANSPORTE, COMO CONSECUENCIA DE ACCIDENTES DURANTE SU MOVILIZACIÓN, CARGA Y DESCARGA DE SU CONTENIDO Y LOS OCASIONADOS POR OBJETOS EXTRAÑOS PROVENIENTES DE ELEMENTOS EXTERNOS A SU CONTENIDO.
- 1.2 LAS PÉRDIDAS O DAÑOS PARCIALES DEL CONTENEDOR O SIMILAR ENTREGADO AL ASEGURADO EN COMODATO, ARRENDAMIENTO O LEASING, PARA SER UTILIZADO COMO UNIDAD DE CARGA EN LOS DISTINTOS MODOS DE TRANSPORTE, COMO CONSECUENCIA DE ACCIDENTES DURANTE SU MOVILIZACIÓN, CARGA Y DESCARGA DE SU CONTENIDO Y LOS OCASIONADOS POR OBJETOS EXTRAÑOS PROVENIENTES DE ELEMENTOS EXTERNOS A SU CONTENIDO.
- 1.3 LOS GASTOS EXTRAORDINARIOS DE LIMPIEZA AL CONTENEDOR, ENTENDIÉNDOSE COMO TALES, LAS LIMPIEZAS NO HABITUALES; ES DECIR, LAS QUE REQUIERE EL CONTENEDOR POR LA NATURALEZA DE LA MERCANCÍA DISPUESTA EN SU INTERIOR.
- 1.4 UN NÚMERO DETERMINADO DE DÍAS DE DEMORA (RETARDO) INVOLUNTARIA EN LA DEVOLUCIÓN DEL CONTENEDOR POR PARTE DEL ASEGURADO, PACTADOS EN LAS CONDICIONES PARTICULARES DE LA PRESENTE PÓLIZA, ENTENDIÉNDOSE COMO TAL, LA QUE SUPERA EL TIEMPO LIBRE DE USO OTORGADO POR EL AGENTE NAVIERO O EL DEPOSITARIO DE CONTENEDORES.
- 1.5 LAS PÉRDIDAS O DAÑOS TOTALES O PARCIALES, DEMORAS INVOLUNTARIAS Y LIMPIEZAS EXTRAORDINARIAS AL OBJETO ASEGURADO OCASIONADOS POR TERREMOTOS, ERUPCIONES VOLCÁNICAS, DESLIZAMIENTOS DE TIERRA, RAYOS, TSUNAMI, HURACÁN, TIFÓN, DEPRESIONES TROPICALES O DEMÁS RIESGOS DE LA NATURALEZA, CUANDO EL CONTENEDOR SE ENCUENTRE EN MOVIMIENTO O TRASLADO.
- 1.6 LAS PÉRDIDAS O DAÑOS TOTALES O PARCIALES, DEMORAS INVOLUNTARIAS Y LIMPIEZAS EXTRAORDINARIAS AL OBJETO ASEGURADO OCASIONADOS POR GUERRA O HUELGA, CUANDO EL CONTENEDOR SE ENCUENTRE EN MOVIMIENTO O TRASLADO.
- 1.7 LOS DAÑOS OCASIONADOS A LA MAQUINARIA DEL CONTENEDOR (ISOTÉRMICOS, CALEFACCIÓN, ISOTANQUES, ATMÓSFERA CONTROLADA Y SIMILARES) CUANDO SEA EL RESULTADO DE LOS RIESGOS NOMBRADOS EN LOS NUMERALES 1.1 Y 1.2, CITADOS.
- 1.8 LA RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL DE TODOS AQUELLOS QUE RESPONDAN SOLIDARIAMENTE POR LAS PÉRDIDAS O DAÑOS CAUSADOS AL CONTENEDOR, EXCEPTUANDO LA DEL TRANSPORTADOR MARÍTIMO, FLUVIAL, LACUSTRE, FERROVIARIO, AÉREO, TERRESTRE Y TERMINALES DE RECIBO Y DESCARGUE Y LOS DEPOSITOS DE CONTENEDORES.
- 1.9 LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL DEL ASEGURADO POR EL HECHO DEL TRANSPORTE DEL CONTENEDOR, EN EXCESO DEL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DEL TRANSPORTADOR Y/O LA DE PREDIOS, LABORES Y OPERACIONES DEL ASEGURADO, HASTA EL VALOR PACTADO EN LA PRESENTE PÓLIZA EN LAS CONDICIONES PARTICULARES.

2. CLÁUSULA DE PÉRDIDA TOTAL CONSTRUCTIVA

SE ENTIENDE COMO PÉRDIDA TOTAL CONSTRUCTIVA, TODO DAÑO AMPARADO BAJO LA PRESENTE PÓLIZA Y QUE SU REPARACIÓN O RECUPERACIÓN EXCEDA O SEA IGUAL A LAS TRES CUARTAS PARTE DEL VALOR COMERCIAL DEL CONTENEDOR A LA FECHA DEL SINIESTRO, SEGÚN LO DISPONGA EL INSPECTOR DE LA COMPAÑÍA, SIENDO ESTA ÚLTIMA QUIEN EMITE LA DECLARACIÓN DE PÉRDIDA TOTAL. ASIMISMO, SE ENTIENDE COMO PÉRDIDA TOTAL CONSTRUCTIVA LA PÉRDIDA POR HURTO.

3. CLÁUSULA DE ACTIVIDAD DEL CONTENEDOR

LA ACTIVIDAD O USO DEL CONTENEDOR ASEGURADO SERÁ PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS.

4. CLÁUSULA DE VIGENCIA

LA VIGENCIA DE LA COBERTURA SERÁ:

- a. CON LA ACTIVIDAD DE IMPORTACIÓN, OPERA DESDE EL MOMENTO DE LA CELEBRACIÓN DEL CONTRATO DE COMODATO, ARRENDAMIENTO O LEASING, POR EL RESPONSABLE DEL CONTENEDOR O CONSIGNATARIO DE LA MERCANCÍA, EN EL PATIO DE CONTENEDORES ESPECIFICADO POR EL ASEGURADO EN EL ACTO DE SOLICITUD DEL SEGURO, ÚNICA Y EXCLUSIVAMENTE PARA SU MOVILIZACIÓN O TRASLADO HACIA EL LUGAR DE DESCARGA Y ENTREGA DE SU CONTENIDO, Y FINALIZA EN EL MOMENTO DE LA ENTREGA FÍSICA, FIRMADA Y DOCUMENTADA EN EL LUGAR DESIGNADO EN EL CONTRATO DE COMODATO, ARRENDAMIENTO O LEASING, COMO PATIO O LUGAR DE RECEPCIÓN DE CONTENEDORES VACÍOS.
- b. CON LA ACTIVIDAD DE EXPORTACIÓN, OPERA DESDE EL MOMENTO DE LA RECEPCIÓN FÍSICA, FIRMADA Y DOCUMENTADA POR PARTE DEL RESPONSABLE DEL TRANSPORTE DEL CONTENEDOR, EN EL PATIO DE CONTENEDORES ESPECIFICADO POR EL CONTRATO DE COMODATO, ARRENDAMIENTO O LEASING, ÚNICA Y EXCLUSIVAMENTE PARA SU MOVILIZACIÓN O DESPLAZAMIENTO HACIA EL LUGAR DE CARGA Y RECEPCIÓN DE LA MERCANCÍA PARA SU EXPORTACIÓN, Y FINALIZA EN EL MOMENTO DEL INGRESO FÍSICO, FIRMADO Y DOCUMENTADO EN LOS PATIOS DE ADUANA O PUERTOS ESPECIFICADOS EN EL CONTRATO DE COMODATO, ARRENDAMIENTO O LEASING.
- c. CON LA ACTIVIDAD DE DISTRIBUCIÓN NACIONAL, OPERA DESDE EL MOMENTO DE LA CELEBRACIÓN DEL CONTRATO DE COMODATO, ARRENDAMIENTO O LEASING, POR EL RESPONSABLE DEL CONTENEDOR O CONSIGNATARIO DE LA MERCANCÍA, EN EL PATIO DE CONTENEDORES ESPECIFICADO POR EL CONTRATO DE COMODATO, ARRENDAMIENTO O LEASING, EN EL ACTO DE SOLICITUD DEL SEGURO, Y FINALIZA A LA ENTREGA FÍSICA DE ESTE PARA SU CARGA O DESCARGA, FIRMADA Y DOCUMENTADA EN EL LUGAR DESIGNADO EN EL CONTRATO DE COMODATO, ARRENDAMIENTO O LEASING, COMO PATIO DE RECEPCIÓN DE CONTENEDORES VACÍOS.

EN CASO DE QUE UN CONTENEDOR ASEGURADO POR EL PRESENTE CONTRATO SEA VENDIDO, ARRENDADO U OTORGADO EN LEASING A UN TERCERO NO DESIGNADO COMO ASEGURADO, EL SEGURO SOBRE DICHO CONTENEDOR TERMINARÁ AUTOMÁTICAMENTE, A MENOS QUE LA COMPAÑÍA ACUERDE POR ESCRITO MANTENER LA COBERTURA.

5. CLÁUSULA DE NO EFECTO

ESTE SEGURO NO SURTIRÁ EFECTO EN BENEFICIO DEL PORTEADOR, TRANSPORTADOR O DEPOSITARIO, LOS CUALES SOLO PODRÁN TOMAR EL PRESENTE SEGURO POR CUENTA AJENA, SIEMPRE Y CUANDO EL CONTENEDOR SEA ENTREGADO AL ASEGURADO MEDIANTE CONTRATO DE COMODATO, ARRENDAMIENTO O LEASING.

6. CLÁUSULA DE INTERÉS ASEGURABLE

EN ESTE SEGURO, TENDRÁ INTERÉS ASEGURABLE TODOS AQUELLOS QUE RESPONDAN SOLIDARIAMENTE ANTE EL AGENTE NAVIERO O ANTE EL DEPOSITARIO DE CONTENEDORES Y TODOS AQUELLOS QUE RESPONDAN EN VIRTUD DE UNA RELACIÓN CONTRACTUAL POR LAS PÉRDIDAS, DAÑOS, DEMORAS INVOLUNTARIAS Y LIMPIEZAS EXTRAORDINARIAS OCASIONADAS AL CONTENEDOR, PERO ÚNICAMENTE TENDRÁ CALIDAD DE ASEGURADO, QUIEN FIGURE EN LA CARÁTULA DE LA PÓLIZA.

PARA TENER DERECHO A LA INDEMNIZACIÓN MEDIANTE EL PRESENTE SEGURO, EL ASEGURADO DEBE TENER INTERÉS ASEGURABLE EN EL MOMENTO DE OCURRIR EL SINIESTRO.

7. CLÁUSULA SOBRE DEBERES DEL ASEGURADO

ES DEBER DEL ASEGURADO, SUS DEPENDIENTES Y SUS AGENTES:

- a. ADOPTAR TODAS LAS MEDIDAS QUE SEAN RAZONABLES PARA EVITAR O ATENUAR LAS PÉRDIDAS O DAÑOS.
- b. EJERCER TODOS LOS DERECHOS FRENTE A LOS PORTEADORES O TRANSPORTADORES, DEPOSITARIOS Y TERCEROS.

8. CLÁUSULA DE DILIGENCIA RAZONABLE

ESTE SEGURO QUEDA CONDICIONADO A QUE EL ASEGURADO ACTÚE CON DILIGENCIA RAZONABLE EN TODAS LAS

CIRCUNSTANCIAS BAJO SU CONTROL.

9. CLÁUSULA DE LEY Y PRÁCTICA

ESTE SEGURO QUEDA SOMETIDO A LA LEY Y COSTUMBRE MERCANTIL COLOMBIANA.

10. AVISO OBLIGATORIO DE SINIESTRO

ES NECESARIO QUE EL ASEGURADO CURSE NOTICIA A LA COMPAÑÍA CUANDO TENGA CONOCIMIENTO DE UN HECHO QUE QUEDE CUBIERTO EN ESTA PÓLIZA, DENTRO DE LOS SIGUIENTES TRES (03) DÍAS A LA FECHA EN QUE LO HAYA CONOCIDO O DEBIDO CONOCER, PUDIENDO LA COMPAÑÍA DEDUCIR DE LA INDEMNIZACIÓN EL VALOR DE LOS PERJUICIOS QUE LE CAUSE DICHO INCUMPLIMIENTO.

LIMITACIONES DE COBERTURA

1. LÍMITE MÁXIMO DE INDEMNIZACIÓN

ESTABLECIDO EN LAS CONDICIONES PARTICULARES DE ESTA PÓLIZA, CONSTITUYE EL LÍMITE MÁXIMO DE LA INDEMNIZACIÓN QUE LA COMPAÑÍA ACEPTA INDEMNIZAR PARA CADA SEGURO. EN NINGÚN CASO, LA INDEMNIZACIÓN EXCEDERÁ DEL VALOR REAL DEL INTERÉS ASEGURADO EN EL MOMENTO DEL SINIESTRO Y DEL MONTO EFECTIVO DEL PERJUICIO PATRIMONIAL SUFRIDO POR EL ASEGURADO.

LA INDEMNIZACIÓN SE HARÁ SEGÚN SEA EL CASO, A OPCIÓN DEL ASEGURADOR EN DINERO O MEDIANTE LA REPOSICIÓN, REPARACIÓN O RECONSTRUCCIÓN DEL OBJETO ASEGURADO, DE ACUERDO A LOS RIESGOS BAJO COBERTURA DE LA PRESENTE PÓLIZA.

LA INDEMNIZACIÓN NO PODRÁ EXCEDER DEL VALOR REAL COMERCIAL DEL INTERÉS ASEGURADO EN EL MOMENTO DEL SINIESTRO. EL VALOR SERÁ DETERMINADO BAJO LOS SIGUIENTES PARÁMETROS: CERTIFICADO DE COSTO O VALOR HISTÓRICO DEL CONTENEDOR CONSIDERANDO LOS AÑOS DE USO.

LA DEPRECIACIÓN SE APLICARÁ ÚNICA Y EXCLUSIVAMENTE AL CONTENEDOR USADO Y SE DETERMINARÁ CON BASE A LA SIGUIENTE TABLA:

HASTA 06 MESES DE USO	VALOR A NUEVO
HASTA 12 MESES DE USO	MENOS UN 15 % DE VALOR DE REPOSICIÓN A NUEVO
HASTA 24 MESES DE USO	MENOS UN 25 % DE VALOR DE REPOSICIÓN A NUEVO
HASTA 36 MESES DE USO	MENOS UN 35 % DE VALOR DE REPOSICIÓN A NUEVO
HASTA 38	MESES DE USO
HASTA 60	MESES DE USO
HASTA 72	MESES DE USO
HASTA 84	MESES DE USO
MAYOR A 84 MESES DE USO	20 % DE VALOR DE REPOSICIÓN A NUEVO.

EN EL AMPARO DE DEMORA INVOLUNTARIA, SERÁ INDEMNIZADO PROBANDO EL ASEGURADO EL TIEMPO DE RETARDO, PREVIA PRESENTACIÓN DE LA FACTURA DEL PROPIETARIO O DE QUIEN ESTE DESIGNE; POR TAL CONCEPTO, LA BASE PARA EL PAGO DE LA INDEMNIZACIÓN POR DEMORA O RETARDO ES LA TARIFA POR DÍA QUE SE HAYA PACTADO CON EL PROPIETARIO Y/O EL DEPOSITARIO DEL CONTENEDOR, A LA FECHA DE LA OCURRENCIA DE LA DEMORA, NO PUDIENDO ESTA EXCEDER LOS VALORES PACTADOS EN LAS CONDICIONES PARTICULARES. LA COMPAÑÍA SE RESERVA EL DERECHO DE CONSTATAR A SU SATISFACCIÓN LA DEMORA DEVENGADA.

EN EL AMPARO DE LIMPIEZAS EXTRAORDINARIAS, EL ASEGURADO DEBERÁ PROBAR MEDIANTE FACTURA COMERCIAL TAL CONCEPTO. LA COMPAÑÍA SE RESERVA EL DERECHO DE CONSTATAR A SU SATISFACCIÓN LA LIMPIEZA EXTRAORDINARIA DEVENGADA.

EN EL AMPARO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL, EL ASEGURADO O BENEFICIARIO DEBERÁ DEMOSTRAR LA OCURRENCIA DEL SINIESTRO, ASÍ COMO LA CUANTÍA DE LA PÉRDIDA, TAL COMO LO ESTABLECE EL ARTÍCULO 1077 DEL CÓDIGO DE COMERCIO.

LA COMPAÑÍA NO ESTARÁ OBLIGADA A RESPONDER SINO HASTA EL LÍMITE DE LA INDEMNIZACIÓN PACTADA EN EL PRESENTE CONTRATO, SIN PERJUICIO EN LO DISPUESTO EN EL ARTÍCULO 1074 DEL CÓDIGO DE COMERCIO. LA COMPAÑÍA ESTARÁ OBLIGADA A EFECTUAR EL PAGO DEL SINIESTRO EN LOS TÉRMINOS DEL ARTÍCULO 1080 DEL CÓDIGO DE COMERCIO Y DEMÁS NORMAS CONCORDANTES.

2. DEDUCIBLE

SE ENTIENDE POR DEDUCIBLE LA SUMA DE DINERO ESTABLECIDA EN LAS CONDICIONES PARTICULARES DE LA

PÓLIZA, SIEMPRE A CARGO DEL ASEGURADO EN CASO DE SINIESTRO Y QUE SIEMPRE SE DESCONTARÁ DEL VALOR DE LA INDEMNIZACIÓN.

OTRAS CONDICIONES APLICABLES A ESTOS SEGUROS

1. PRIMA

La prima del seguro es la que aparece en la póliza ó el certificado de seguro, calculada de acuerdo con la tarifa vigente a la iniciación del riesgo.

La Compañía gana irrevocablemente la prima en su totalidad en el momento que los riesgos comienzan a correr por su cuenta aun cuando el objeto del seguro perezca antes de terminarse completamente el trayecto asegurado por la Compañía.

La prima liquidada deberá pagarla el tomador al momento de la expedición de la póliza, salvo pacto en contrario y en el domicilio de la Compañía o en el de sus representantes o agentes debidamente autorizados.

2. PÉRDIDA DEL DERECHO DE LA INDEMNIZACIÓN

El derecho del asegurado a la indemnización se perderá en los siguientes casos:

- a) Si las pérdidas o daños han sido causados intencionalmente por el asegurado y/o el tomador o con su complicidad.
- b) Cuando ha habido mala fe del asegurado y/o del tomador en la reclamación o la comprobación del derecho al pago de un siniestro.
- c) Cuando al dar noticia del siniestro omite maliciosamente informar acerca de los seguros coexistentes sobre el objeto asegurado.
- d) Si el asegurado y/o el tomador renuncia a sus derechos contra las personas responsables del siniestro.

3. PAGO DEL SINIESTRO

La Compañía está obligada efectuar el pago del siniestro dentro del mes siguiente a la fecha en que el asegurado o beneficiario acredite, aun extrajudicialmente, su derecho ante la Compañía de acuerdo con la Ley.

En todo caso, el agente naviero, el administrador o controlador de los contenedores podrá presentar a la Compañía la reclamación, previo poder otorgado por el asegurado en el documento en donde conste el contrato de comodato, arrendamiento o leasing.

La reclamación que presente el asegurado deberá realizarse por escrito, acompañada de los documentos relacionados a continuación y de cualquier otro medio legal o contractualmente que permita al asegurado o beneficiario probar la pérdida y la cuantía del daño, además de los que se requieran para ejercer el derecho de subrogación:

1. Contrato de comodato, arrendamiento o leasing, en donde se indique el estado y condición de recibo del contenedor, adjuntando a lo anterior copia del informe de recibo y entrega del contenedor por parte de los terminales (aeropuertos, zonas francas, muelles, sociedades portuarias, terminales terrestres).
2. Cuando la causa de pérdida o daño sea el hurto, se deberá presentar con la reclamación la denuncia y su ratificación ante la autoridad competente.
3. Informe del inspector del depósito sobre: pérdida total, pérdida parcial, demoras involuntarias o limpiezas extraordinarias ocasionados al contenedor con arreglo a los criterios acordados con el propietario bajo las normas IICL, CIC, W/W/C,W indicando el valor de la reparación, año de construcción del contenedor, limpieza extraordinaria o tiempo de demora.
4. Para la cobertura de responsabilidad civil, el asegurado o el tercero deberá demostrar el daño y la cuantía.
5. Reclamo previo presentado ante los responsables del siniestro, dentro de los términos prescritos en el Contrato de transporte o en la Ley.
6. Registro fílmico y/o fotográfico del contenedor que presenta el daño.
7. Sustentación y liquidación por parte del agente naviero, depositario de contenedores del tiempo de la demora involuntaria.
8. Sustentación y liquidación por parte del agente naviero, depositario de contenedores de la limpieza extraordinaria.

La Compañía pagará la indemnización en dinero o mediante la reposición, reparación o reconstrucción de los bienes asegurados o cualquier parte de ellos, a su elección. Ello se efectuará dentro de los límites máximos de indemnización, la cual no excederá en ningún caso del valor real a la fecha del siniestro del objeto asegurado ni del monto efectivo del perjuicio patrimonial sufrido por el asegurado o el beneficiario y hasta la concurrencia del límite de indemnización pactada, sin perjuicio de lo dispuesto en el Inciso 2 del artículo 1074 del Código de Comercio.

4. SUBROGACIÓN

Este seguro queda sometido al artículo 1096 del Código de Comercio, excluyendo para tal efecto: depositario, sociedades de intermediación aduanera, salvo culpa grave o dolo.

5. DERECHOS SOBRE SALVAMENTO

Cuando el asegurado sea indemnizado, los bienes salvados o recuperados quedarán en propiedad de la Compañía. El asegurado participará proporcionalmente en la venta del salvamento neto, teniendo en cuenta el deducible cuando hubiere lugar a este último. Se entiende por salvamento neto el valor resultante de descontar del valor de venta del mismo, los gastos realizados por la Compañía que sean necesarios para la recuperación y comercialización de dicho salvamento.

6. NOTIFICACIONES

Salvo el aviso de siniestro, que podrá darse por cualquier medio, cualquier declaración que deban hacerse las partes en desarrollo de este contrato, deberá realizarse por escrito.

7. PRESCRIPCIÓN

La prescripción derivada del presente contrato de seguro, se regirá por lo dispuesto en las disposiciones legales vigentes aplicables al contrato de seguros.

8. DOMICILIO

Sin perjuicio de las disposiciones procesales, para los efectos de registro relacionados con el presente Contrato, se fija como domicilio de las partes, la ciudad en donde se celebre el mismo, dentro de la Republica de Colombia.

9. MODIFICACIONES

Si durante la vigencia de la presente póliza se modifican las condiciones registradas en la Superintendencia Financiera, tales condiciones se considerarán incorporadas a esta póliza, si se renueva, previa información de las mismas al asegurado.

10. NORMAS SUPLETORIAS

Lo no expresamente previsto en las presentes condiciones generales se regirá por las normas del Código de Comercio, así como aquellas que lo adicionen o modifiquen.

11. FORMULARIO DE CONOCIMIENTO DEL CLIENTE SECTOR ASEGURADOR CIRCULAR BÁSICA JURÍDICA SUPERINTENDENCIA FINANCIERA

El tomador y /o asegurado se compromete a cumplir con el deber de diligenciar en su totalidad el formulario de conocimiento del cliente, de conformidad con lo previsto en las disposiciones legales vigentes y en particular con lo dispuesto en la Parte I del Título IV, Capítulo IV de la Circular Básica Jurídica de la Superintendencia Financiera de Colombia. Si alguno de los datos contenidos en el citado formulario sufre modificación en lo que respecta a al tomador/asegurado, este deberá informar tal circunstancia a Liberty, para lo cual se le hará llenar el respectivo formato. Cualquier modificación en materia del SARLAFT se entenderá incluida en la presente cláusula.

DEFINICIONES

CAJA MÓVIL: Es un contenedor que tiene una resistencia mecánica concebida únicamente para el transporte sobre un vagón o un vehículo en tráfico terrestre o embarcados estos en un buque. No está provisto de reudas.

CIC: Criterios de inspección de contenedores, utilizado por la mayoría de las compañías navieras.

CONTAMINACIÓN: Introducción de cualquier sustancia o forma de energía irreversibles que causa daños al medio ambiente y/o a los objetos asegurados.

CONTENEDOR: Es un elemento del equipo de transporte de medidas estándares, carácter permanente y, por lo tanto lo suficientemente fuerte para ser utilizado varias veces; especialmente diseñado para facilitar el transporte de productos con uno o varios modos, suprimiendo el proceso intermedio de recargue de los modos, provistos de dispositivos para un manipuleo rápido y concebido para ser llenado y vaciado de manera expedita, servir como embalaje y facilitar el apilamiento.

CONTENEDOR AIREADO: Contenedor provisto de ventilación pasiva en la parte superior del espacio de carga.

CONTENEDOR CONAIR: Contenedor de carga específica que utiliza algún medio para enfriar la carga, tales como: hielo, hielo carbónico, gases licuados, entre otros. No requieren de suministro exterior de energía.

CONTENEDOR CON MEDIDAS HIGH CUBE: Contenedor con medidas superiores a los estándares.

CONTENEDOR DE ATMÓSFERA CONTROLADA: Contenedor provisto de mecanismos especiales para la preservación de carga.

CONTENEDOR DE CALEFACCIÓN: Contenedor de carga específica provisto de un dispositivo productor de calor.

CONTENEDOR DE CARGA GENERAL: Incluye los contenedores que no están especifica o principalmente diseñados para un tipo de carga particular.

CONTENEDOR DE MEDIA ALTURA: Contenedor con medidas específicas.

CONTENEDOR DE PLATAFORMA CON LATERALES ABIERTOS: Contenedor de carga general que no tiene paredes laterales rígidas o estructuras equivalentes, capaces de soportar todas las cargas que puedan aguantar o transmitir por una pared lateral de un contenedor de uso general y el cual, por esta razón, tiene estructura base similar a la de una plataforma.

CONTENEDOR DE PLATAFORMA: Contenedor que no tiene superestructura pero tiene la misma longitud que la base de un contenedor de la misma serie, equipado con córneres superiores e inferiores.

CONTENEDOR DE TECHO ABIERTO: Contenedor similar en todos los aspectos al de uso general, excepto en que no tiene techo rígido, pudiendo tener una cubierta flexible, móvil y removible.

CONTENEDOR FANTAINER AISLADO: Contenedor diseñado para cargas que requieren de temperaturas constantes o por debajo del punto de congelación; cuentan con paredes recubiertas de espuma de poliuretano para proporcionar el máximo aislamiento.

CONTENEDOR FRIGORÍFICO (FRÍO/CALOR): Contenedor térmico provisto de un dispositivo refrigerante y un dispositivo productor de calor.

CONTENEDOR ISOTERMO: Contenedor de carga específica sin uso de mecanismo de enfriar o calentar.

CONTENEDOR PARA CARGA ESPECÍFICA: Comprende aquellos que son para cargas sensibles a la temperatura, líquido, gases, gráneles sólidos, entre otras.

CONTENEDOR PARA GRANELES SÓLIDOS: Contenedor para transporte de sólidos a granel sin envolturas, compuesto por una estructura para contener la carga.

CONTENEDOR PARA TRANSPORTE AÉREO: Es toda unidad de carga para transporte aéreo, teniendo un volumen interior de un metro cúbico, incorpora un sistema de anclaje compatible con el sistema de anclaje de la aeronave y una estructura de la base completamente lisa que permite la manipulación mediante el sistema de rodillos.

CONTENEDOR PARA TRANSPORTE INTERMODAL: Es también conocido como caja móvil, generalmente no se puede apilar. Pueden ser manipulados por eslingas y armaduras. Asimismo, pueden estar provistos de bases.

CONTENEDOR REFORZADO: Contenedor con refuerzos estructurales especiales para el transporte de carga pesada.

CONTENEDOR REFRIGERADO: Contenedor de carga específica que utiliza algún medio para enfriar la carga, tales como: hielo, hielo carbónico, gases licuados, entre otros. Requieren necesariamente de suministro de energía externa.

CONTENEDOR REFRIGERADO MECÁNICAMENTE: Contenedor de carga específica provisto de un mecanismo refrigerante (unidad de absorción y de compresión).

CONTENEDOR TANQUE/CISTERNA (ISOTANQUE): Contenedor que incluye dos elementos básicos: la cisterna y la estructura.

CONTENEDOR TÉRMICO: Contenedor de carga específica construido con paredes, puertas, suelo y techo aislantes que retardan el radio de transmisión de calor entre el interior y exterior del contenedor.

CONTENEDOR VENTILADO: Contenedor provisto de un sistema de ventilación para acelerar e incrementar la convención natural de la atmósfera dentro del mismo.

DAÑOS ACCIDENTALES: Son aquellos producidos por golpes debido a la mala estiba de la carga en el interior del contenedor, en su manipulación de carga y descarga.

DAÑOS DE USO Y DESGASTE: Son aquellos producidos por el uso y desgaste normal de los materiales debido a la oxidación y envejecimiento de las partes.

DEMORAS INVOLUNTARIAS: Son aquellas no provocadas ni admitidas por el asegurado.

GUERRA: Se entiende por este término a la pérdida de o el daño al objeto asegurado causados por guerra internacional, guerra civil, revolución, rebelión, insurrección o lucha civil o actos de hostilidad por o en contra de un poder beligerante.

HUELGA: Se entiende por este término a la pérdida de o el daño al objeto asegurado causados por huelguistas, trabajadores, afectados por cierre patronal, o personas que tomen parte en disturbios laborales, motines o tumultos populares.

IICL: Institute of International Container Lessors (Instituto internacional de arrendadores de contenedores).

LIMPIEZAS EXTRAORDINARIAS: Son aquellas que no se generan por el derrame de sustancias que provienen de la naturaleza de la mercancía.

MERCANCÍAS PELIGROSAS: Sustancias que presentan riesgo para la salud, para la seguridad o que pueden producir daños en el medio ambiente, en las propiedades o a las personas y que se encuentra clasificado en el Código IMDG.

U.L.D.: Unidad de dispositivo de carga aérea.

W/W/C,W: Criterios de inspección agua-luz, seguridad para la carga.

SECCIÓN TERCERA

AMPARO OPCIONAL LEGAL Y TÉCNICA LEGALTRANS - CONTENEDORES

EL PRESENTE AMPARO HACE PARTE INTEGRAL DE LA PÓLIZA DE SEGURO DE TRANSPORTE LIBERTY CONTENEDOR SEGURO, PREVIO EL PAGO DE LA PRIMA POR EL ASEGURADO.

1. AMPARO

LA COMPAÑÍA GARANTIZA LA PUESTA A DISPOSICIÓN DEL TOMADOR Y ASEGURADO, LA ASESORÍA LEGAL Y TÉCNICA LEGALTRANS -CONTENEDORES EN LOGÍSTICA, DISTRIBUCIÓN FÍSICA INTERNACIONAL Y OPERACIÓN PORTUARIA EN LOS TERMINOS DEL NUMERAL 4 DEL PRESENTE AMPARO.

LA ASESORÍA ESTA COMPRENDIDA DESDE LA FIRMA DEL CONTRATO DE COMODATO, ARRENDAMIENTO O LEASING Y TERMINA AL MOMENTO DE RECIBO DEL CONTENEDOR O CUANDO OCURRA UN SINIESTRO, EN DONDE SE LE GUIARÁ AL ASEGURADO PARA MINIMIZAR LA PÉRDIDA DEL OBJETO ASEGURADO Y LA REALIZACIÓN DE LAS RECLAMACIONES A LOS SUJETOS RESPONSABLES QUE INTERVIENEN EN LA OPERACIÓN LOGÍSTICA.

2. ÁMBITO TERRITORIAL

El derecho a las prestaciones de este amparo se extiende a los asegurados que se encuentran dentro del territorio nacional y el acceso al servicio se hará por vía telefónica o Internet.

3. COBERTURA Y LIMITACIONES

EL AMPARO OTORGADO A TRAVÉS DEL PRESENTE AMPARO OTORGA AL BENEFICIARIO DEL MISMO, EL DERECHO A LLAMADAS DE CONSULTA DURANTE LA VIGENCIA DEL TRAYECTO ASEGURADO DENTRO DE LAS ÁREAS DE ESPECIALIZACIÓN.

LAS CONSULTAS QUE SE ABSUELVEN NO IMPLICA APODERAMIENTO EN PROCESOS JUDICIALES, NI CONCILIACIÓN, NI TRANSACCIÓN O ENVÍO DE CORRESPONDENCIA FÍSICA POR PARTE DE NUESTROS ABOGADOS Y TÉCNICOS.

LOS CONCEPTOS SERÁN EMITIDOS PRINCIPALMENTE EN FORMA VERBAL O POR ESCRITO A TRAVÉS DE CORREO ELECTRÓNICO, A SOLICITUD DEL AFILIADO. TAMBIÉN PODRÁN EMITIRSE POR VÍA FAX, EN LOS CASOS EN QUE SE REQUIERA RESPUESTA POR ESTÉ MEDIO, DE PRESENTARSE EL CASO, LA RESPUESTA NUNCA SUPERARÁ LAS DOS (2) HOJAS.

LA RESPUESTA A LAS CONSULTAS, TANTO TELEFÓNICAS COMO POR INTERNET, SE HARÁ EN UN TIEMPO MÁXIMO DE 24 HORAS HÁBILES CONTADAS DESDE EL MOMENTO DE RECIBO DE LA CONSULTA.

EL SERVICIO OPERARÁ ÚNICAMENTE EN DÍAS HÁBILES DE LUNES A VIERNES ENTRE LAS 08:00 A.M. A 12:00 M. Y DE 02:00 P.M. A 6:00 P.M. Y NO DEBERÁ ENTENDERSE COMO UN SERVICIO DE EMERGENCIA SINO DE ASISTENCIA, ORIENTACIÓN Y ASESORÍA JURÍDICA.

4. LÍMITE DE RESPONSABILIDAD

LA PRESTACIÓN DE CUALQUIERA DE LOS SERVICIOS, O EL PAGO DE CUALQUIER SUMA DE DINERO DERIVADA DE LAS COBERTURAS DESCRITAS EN EL PRE-SENTE ANEXO, NO IMPLICA ACEPTACIÓN DE RESPONSABILIDAD POR PARTE DE LA COMPAÑÍA, RESPECTO DE LOS AMPAROS BÁSICOS DE LA PÓLIZA, A LA QUE ACCEDE ESTE ANEXO.

5. ORIENTACIÓN JURÍDICA

El servicio otorgado en el presente amparo, incluye orientación jurídica en aspectos relativos a las áreas de especialización mencionadas cuando el asegurado, en el giro normal de sus negocios, requiera adelantar una consulta básica en tales aspectos, de acuerdo con las limitaciones previamente señaladas.

De cualquier manera, la Compañía deja expresa constancia que esta cobertura es de medio y no de resultado, por lo cual el asegurado acepta que la Compañía no es responsable del éxito o del fracaso de las acciones emprendidas, omitidas o dejadas de adelantar por ella, como tampoco por los honorarios de abogados generados por demandas en que participe el asegurado.

6. REVOCACIÓN

La revocación o la terminación de la póliza de seguro de transporte -LIBERTY CONTENEDOR SEGURO a la que accede el presente anexo, implica la revocación o terminación del anexo, por lo tanto los amparos de asistencia se suspenderán en los mismos términos y condiciones previstas en la póliza.

7. RESPONSABILIDADES DEL ASEGURADO

En caso de un evento cubierto por el presente amparo, el asegurado deberá solicitar siempre la asistencia por teléfono, a cualquiera de los números indicados, debiendo informar el nombre de asegurado, el destinatario de la prestación, el número de la cédula de ciudadanía o cédula de extranjería, el número de la póliza de seguro de transporte -LIBERTY CONTENEDOR SEGURO, número de certificado individual de seguro, la dirección y el tipo de asistencia que precisa.

Las llamadas telefónicas serán con cobro revertido, a través de una línea de atención gratuita nacional 01 8000 52 77 52.

En cualquier caso, no podrán ser atendidos los reembolsos de asistencia prestadas por servicios ajenos a los consignados en este anexo.

8. INCUMPLIMIENTO

La Compañía queda relevada de responsabilidad cuando por fuerza de causa mayor o por decisión autónoma del asegurado o de sus responsables, no pueda efectuar cualquiera de las prestaciones específicamente previstas en este anexo.

9. GARANTÍA DE LOS SERVICIOS

El prestador del servicio garantiza la idoneidad de los abogados y técnicos que absuelven las consultas, así como la idoneidad de los mismos para realizar las interpretaciones legales que se requieran para la absolución de las consultas realizadas, pero no garantiza resultados de ninguna naturaleza, ni aun cuando la respuesta a la consulta sirva de base a la contestación o iniciación de litigios en que sea parte el asegurado.

Por tratarse de un servicio de asesoría y orientación jurídica, el usuario entiende que cuando se consulte sobre trámites y procedimientos, el servicio solo garantiza que la respuesta se basa en la legislación vigente y no garantiza que quien tiene el deber de aplicarla así lo haga.

El asegurado entiende y acepta que la calidad de las respuestas a sus consultas depende de la calidad de la información que suministre a los abogados y técnicos que lo atienden, por lo que el hecho de suministrar información incorrecta, no ajustada a la realidad o incompleta, releva de responsabilidad a los abogados y técnicos frente a los conceptos y respuestas emitidas.

Toda garantía se pierde cuando el asegurado adelante por su cuenta cualquier trámite basado en consultas no realizadas a través de este servicio.

Rev. 04-2020

Liberty siempre en contacto

World Wide Web

Para obtener mayor información sobre Liberty Seguros, sus productos y sus servicios.

www.libertycolombia.com.co

atencionalcliente@libertycolombia.com

Línea Unidad de Servicio al Cliente

- Consulta de coberturas de la póliza
- Como acceder a sus servicios
- Información de pólizas y productos
- Gestión quejas y reclamos "GQC"



Bogotá
307 7050
Línea Nacional
01 8000 113390

Asistencia Médica Domiciliaria Liberty

- Orientación médica telefónica
- Asistencia médica domiciliaria (médico en casa)
- Traslados médicos de emergencia



Asistencia
Médica
Domiciliaria

Bogotá
644 5450
Línea Nacional
01 8000 912505

Desde su celular marque
#224
opción 3 y luego 1

Línea Saludable

Para autorizaciones de servicios médicos y/o odontológicos



Bogotá
744 0722
Línea Nacional
01 8000 911361

Línea Vital - 24 horas -

Línea de Atención de la Administradora de Riesgos Profesionales - ARP -

En caso de accidente o enfermedad profesional

Línea Vital - 24horas-



Bogotá
644 5410
Línea Nacional
01 8000 919957

Línea de Servicio Exequial

Para solicitar orientación exequial 24 horas al día, 365 días al año en caso de fallecimiento de alguna de las personas aseguradas, llamar a la línea exclusiva.

Línea Exequial



Bogotá
3077007
Línea Nacional
01 8000 116699

Asistencia Liberty

- Asistencia Liberty Auto
- Asistencia Liberty al hogar
- Asistencia Liberty empresarial
- Asistencia a la copropiedad

Desde Bogotá: **6445310**

Línea Nacional gratuita **01 8000 117224**



PÓLIZA DE SEGURO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL

1. Objetivos del contrato

El seguro de transportes es aquel mediante el que el asegurador se obliga, previo cobro de la prima, a indemnizar al asegurado o beneficiario hasta el límite fijado los daños que, como consecuencia de la ocurrencia de algún riesgo cubierto, sufran las mercancías durante el viaje asegurado y con frecuencia también en períodos anteriores, contemporáneos y posteriores a dicho viaje.

El contrato de seguro de transporte tiene carácter subrogatorio, por lo que permite al asegurador, una vez abonada la indemnización al asegurado, asumir todos los derechos de éste último ante terceros, por ejemplo portadores, ante quienes podrá ejercer las acciones necesarias e incluso demandar en reclamación de los daños que considere causados por los mencionados terceros.

Tomaremos como base la póliza de seguro marítimo, de la que podemos hacer una extrapolación al resto de medios de transporte. La Póliza de seguro marítimo de mercancías según el modelo Institute Cargo Clauses es el tipo de modelo de condicionado inglés, aprobado por el Instituto de Aseguradores de Londres (Institute of London Underwriters).

A estas pólizas se las conoce como Institute Cargo Clauses (ICC), de las que existen tres niveles diferenciados según el tipo de cobertura que ofrecen: A, B y C.

Las pólizas con condiciones inglesas se diferencian de las españolas en que son más simples y claras, con cobertura más amplia en tiempo y espacio, al abarcar ésta desde el almacén del suministrador hasta el del comprador u otro designado al efecto en la póliza, y no sólo de muelle a muelle como sucede en la póliza española de seguro marítimo de mercancías.

POLIZA A

La póliza tipo A cubre todos los riesgos posibles excepto:

- Conducta dolosa del asegurado.
- Pérdidas, derrames y mermas en volumen y/o peso cuando se deban a la naturaleza de la cosa.
- Pérdida y/o daños por insuficiencia de embalaje o inadecuación del objeto asegurado.
- Vicio propio o naturaleza intrínseca de la cosa.
- Demoras.
- Daños provenientes de artefactos nucleares.
- Innavigabilidad o inadecuación del buque, siempre que el asegurado tenga conocimiento de la misma al tiempo de la carga.
- Guerra y sus manifestaciones.
- Huelga y sus manifestaciones.
- Artefactos de guerra.
- Terrorismo.

POLIZA B

Por su parte, la póliza tipo B es más restrictiva en cuanto a los riesgos cubiertos:

- Incendio o explosión.
- Hundimiento, varada y embarrancada del buque porteador.
- Vuelco o descarrilamiento del medio terrestre.
- Abordaje; en general, colisiones del vehículo porteador.
- Descarga de mercancías en puerto de arribada.
- Terremoto, erupciones volcánicas y rayos.
- Sacrificios en avería gruesa.
- Echazón y arrastre por olas.
- Mojaduras.
- Gastos de salvamento y contribución a la avería gruesa.
- Pérdida total de bultos en operaciones de carga o descarga

Los riesgos que no cubre la póliza B son los mismos que la póliza A, pero además debe añadirse la destrucción deliberada del objeto asegurado, por el acto voluntario de cualquier persona.

POLIZA C

Por último, la póliza tipo C excluye los mismo riesgos que la tipo B, pero restringe aun más los riesgos incluidos:

- Incendio o explosión.
- Hundimiento, varada y embarrancada del buque porteador.
- Vuelco o descarrilamiento del medio terrestre.
- Abordaje; en general, colisiones del vehículo porteador.
- Descarga de mercancías en puerto de arribada.
- Sacrificios en avería gruesa.
- Gastos de salvamento y contribución a la avería gruesa.

TIPO DE POLIZA

Debe tenerse en cuenta también que existen diferentes tipos de póliza:

-Póliza especial o por viaje: para un viaje concreto, terminado el cual concluye la validez de la póliza.

-Póliza abierta: para cubrir un capital determinado a transportar en varias expediciones o transportes, con condiciones idénticas para todos ellos, y prima a abonar al principio o con cada expedición.

-Póliza a forfait: cubre un capital determinado y fijo en una serie de viajes sucesivos e indeterminados durante el período previsto. Es el tipo de póliza utilizado por las empresas de transporte para cubrir sus responsabilidades obligatorias marcadas por leyes o convenios internacionales.

-Pólizas de abono o flotante: se negocian los términos de la cobertura al inicio del período y se le van incorporando capitales o valores asegurados conforme se van realizando operaciones comerciales. Permiten una simplificación sustancial del proceso de contratación y ofrecen ventajas importantes para ambas partes.

2. Características del Contrato

Los elementos básicos en el contrato de seguro serán siempre:

- 1. Asegurador:** es la persona que cubre el riesgo
- 2. Asegurado:** es la otra parte contratante, es decir, la persona que se compromete al pago de la prima al asegurador a cambio de obtener de éste la correspondiente indemnización, caso de producirse el riesgo asegurado.
- 3. Tomador:** persona que pacta el contrato de seguro con el asegurador, asumiendo las obligaciones que de dicho contrato se derivan.
- 4. Beneficiario:** quien se beneficia de la posible indemnización en caso de que se produzca el riesgo.

Las tres figuras de asegurado, tomador y beneficiario pueden confluir en una sola que cumpla los tres requisitos, pero existen situaciones en las que podemos encontrar personas distintas para cada situación.

Condiciones particulares de la póliza

Suelen estar compuestas por:

- Nombre y apellidos o denominación social de las partes contratantes y su domicilio, así como la designación del asegurado y beneficiario, en su caso.
- El concepto en el cual se asegura.
- Naturaleza del riesgo cubierto.
- Designación de los objetos asegurados y de su situación.
- Suma asegurada o alcance de la cobertura.
- Importe de la prima, recargos e impuestos.
- Vencimiento de las primas, lugar y forma de pago.
- Duración del contrato, con expresión del día y la hora en que comienzan y terminan sus efectos.
- Nombre del agente o agentes, en el caso de que intervengan en el contrato.

Normas aplicables a los contratos de seguro de transporte internacional

A los diferentes tipos de contrato de seguro de transporte le serán de aplicación las siguientes normas:

- Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres

- Convenio C.M.R.
- Convenio C.I.M
- Código de Comercio
- Convenio de Bruselas 1924.
- Protocolo de Visby 1968.
- Protocolo de Bruselas 1979
- Ley de Navegación Aérea de 1960
- Convenio de Varsovia
- Protocolo de la Haya

LINK: <http://www.export911.com/e911/ship/newInsti.htm>

Convenio CMR: Normativa internacional reguladora del transporte internacional por carretera. Convenio internacional establecido el año 1.956 bajo el auspicio de la ONU en Ginebra. Se aplica obligatoriamente en el transporte internacional por carretera (TIC) cuando el origen y el destino de dicho transporte se sitúan en dos países distintos y al menos uno de ellos es firmante del Convenio. No es de aplicación en los transportes gratuitos, los transportes postales, las mudanzas, los transportes funerarios ni los transportes realizados por cuenta propia. El Convenio CMR aplica a la carta de porte por carretera (documento CMR) que da fe de la sumisión del TIC al Convenio CMR.

Convenio CIM: El Convenio Internacional sobre Transporte de Mercancías por Ferrocarril (Convenio CIM) es un anexo del Convenio sobre el Transporte Internacional por Ferrocarril de mercancías y pasajeros de la OTIF (Organización Intergubernamental para el Transporte Internacional por Ferrocarril), formalizado en Berna (Suiza), el 9 de mayo de 1980. Entró en vigor el 1 de mayo de 1985.

CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDAS MEDIANTE CONTENEDORES DE OBRA

Pablo Bris (1), Silvia Nuere (1), Félix Bendito (1), Muriel Saint-Supery (2)

1: *Escuela Técnica Superior de Ingeniería y Diseño Industrial (Universidad Politécnica de Madrid),
Departamento de Ingeniería de Diseño y Producto, Madrid, España.*

2: *Universidad Jaume I, Castellón, España.*

La actual crisis económica ha supuesto, especialmente para España, un receso en la construcción de nuevos edificios.

Después de hacer una evaluación de la evolución del concepto de vivienda, analizamos la influencia que ello ha tenido en la arquitectura (tipología de vivienda, métodos constructivos, etc.) para ofrecer alternativas arquitectónicas a la presente crisis a través de la universidad.

El proyecto "Construcción de viviendas mediante contenedores de obra", es una parte de una investigación más amplia dentro de la línea "Arquitectura Modular" desarrollada por el Grupo de Investigación "Diseño y Fabricación Industrial" de la UPM cuyo objetivo es responder a las necesidades de fabricación de viviendas a un precio asequible, ofreciendo a través de internet los planos así como los detalles técnicos necesarios para la auto-construcción. Las casas propuestas se construirían combinando los contenedores de obra ya prefabricados, subsistemas prefabricados así como otros componentes disponibles en el mercado.

Palabras Clave: Reciclaje, vivienda asequible, prefabricación, auto-construcción, crisis

HOUSES BUILT FROM ACCOMODATING CABINS

The current economic crisis has meant, particularly in Spain, the almost cessation of new buildings construction.

After focusing on the Spanish property boom and examining its impact on the concept of housing, we analyse the influence that this transformation has had on architecture (housing typology, building methods, etc.) and offers architectural alternatives –through the university– to the present crisis.

The project "Houses built from accommodating cabins" is part of a larger research within the line "Modular Architecture" developed by the Research Group "Design and Industrial Production", belonging to the Technical University of Madrid, which aims to respond to the need for decent housing at an affordable price, by offering through Internet the plans and other technical details required to build a house oneself.

The proposed houses are built from the combination of industrially made modules (accommodation cabins, which are prefabricated modules), prefabricated subsystems and other catalogue components available on the market, all they set together by dry joints

Key words: Recycling, affordable housing, prefabricated, self-construction, crisis

Introducción

La actual crisis económica europea ha supuesto, en el caso concreto de España, la casi total paralización de la construcción de obra nueva.

Naredo (2010) ha analizado la génesis del modelo inmobiliario español, su consolidación, su boom, y las consecuencias que este modelo ha generado desde el punto de vista urbano y territorial, económico, ecológico y social.

Este artículo se centra en el boom inmobiliario español y examina sus consecuencias sobre el concepto de vivienda. En pocos años la vivienda ha pasado de ser contemplada exclusivamente como bien de uso a ser vista, también, como un bien de inversión. Analizaremos la influencia que esta transformación ha tenido sobre la arquitectura, y en concreto, sobre la tipología de las viviendas, los sistemas constructivos, la profesión de arquitecto y la formación de dichos profesionales. Pretendemos, asimismo, ofrecer alternativas –desde el ámbito de la arquitectura y a través de la universidad- a algunos de los problemas generados por nuestro actual modelo inmobiliario.

La vivienda: de bien de uso a bien de inversión

El modelo inmobiliario español ha pasado, en sólo 60 años, del total predominio de la vivienda en alquiler al claro predominio de la vivienda en propiedad (Rodríguez López, 1999; CECODHAS, 2006; Ayuso & Restoy, 2003, 2006; Alfaro y Andrés, 2007; y Inurrieta, 2007): a mediados del siglo XX el porcentaje de viviendas en propiedad de Madrid y Barcelona era del 6 y el 5 % respectivamente (Naredo, 2004); actualmente España es uno de los países de la Comunidad Europea con mayor porcentaje de vivienda en propiedad (83.2%).

Las instituciones políticas de nuestro país, primero del franquismo y después de la democracia -y ambas apoyadas por un mismo poder económico- han venido promoviendo: en primer lugar, la vivienda en

propiedad como modo de inversión directa de los hogares; en segundo lugar, medidas de desincentivación del alquiler; y, en tercer lugar, una mínima inversión en vivienda social (Inurrieta, 2007). Todas estas medidas han provocado el estallido de dos burbujas inmobiliarias.

La importancia del sector inmobiliario en la economía española se vio acrecentada tras la adhesión de nuestro país a la Comunidad Económica Europea, pues ésta supuso el desmantelamiento de los sectores industrial y agrario (Naredo, 2004). Al amparo de los eventos de 1992 (Olimpiadas en Barcelona, Exposición Universal en Sevilla y Capitalidad Cultural de Madrid) se produjo una primera burbuja inmobiliaria (1986-1992), de carácter más especulativo que constructivo¹. Hasta la llegada de aquella burbuja los precios de la vivienda crecían en porcentajes similares a los precios al consumo. A partir de ese momento empezarían a crecer en paralelo a las cotizaciones bursátiles. La vivienda pasó a ser contemplada desde una doble perspectiva: por una parte, como objeto de primera necesidad, incluso como derecho -reconocido en su artículo 47 por la Constitución Española; por otra, como bien de inversión en sus distintas vertientes: 1) como generador de riqueza -las siempre crecientes plusvalías inmobiliarias (hasta el 2007) suponían un aumento desproporcionado en el tiempo del patrimonio de su propietario; 2) como reserva de valor -a medio o largo plazo-; o 3) como producto especulativo a corto plazo -compra y venta en márgenes menores de dos años (de acuerdo con el Colegio de Registradores de la Propiedad, en 2007 una de cada cinco viviendas cambiaba de dueño antes de 24 meses).

La segunda burbuja inmobiliaria se ha forjado en los últimos años, entre 1997 y 2007, alrededor de una altísima demanda -promovida por el poder político-económico- y por una financiación barata y abundante. Durante esta segunda burbuja (que, en esta ocasión, sí ha tenido carácter constructivo²) se ha mantenido y reforzado el concepto de vivienda como bien de inversión. Algunos de los autores que han estudiado el carácter especulativo del mercado inmobiliario español son: Balmaseda et al. (2002); Ayuso y Restoy (2003, 2006); Martínez y Maza (2003); García-Montalbo (2004); y Bellod (2007, 2011).

El hecho de que la vivienda se haya convertido en una alternativa de inversión para muchos -aunque muchos otros españoles la hayan considerado exclusivamente como bien de uso- ha tenido consecuencias, no sólo sobre su precio (y su desproporcionado aumento / revalorización³), sino también, y en lo que se refiere a la vivienda de nueva construcción, sobre su tipología, sobre las tecnologías con las que se construía, sobre los profesionales que las proyectaban y sobre la formación de dichos profesionales.

a) Consecuencias sobre la tipología de viviendas.

Desde un punto de vista tipológico existe una enorme desproporción entre la limitada oferta que se pone a disposición de los usuarios y la creciente y cambiante demanda que generan los nuevos modos de vida⁴. En realidad, es un eufemismo hablar de oferta limitada. Existe una única tipología (hall de entrada, cuarto de estar y cocina, pasillo distribuido a 1, 2 o 3 dormitorios y 1 o 2 baños). Las únicas variaciones son, por tanto, cuantitativas, tanto en número de baños y dormitorios como de metros cuadrados.

La demanda, aunque difícil de definir, exige respuestas diferentes, variables y flexibles. No parece razonable obviar la evolución que ha experimentado la familia en los últimos años (familias monoparentales, aumento de las familias mononucleares, incorporación y reconocimiento de parejas homosexuales, etc.); o el envejecimiento de la población. Aunque España comparte todos estos cambios con los países occidentales, los subsiguientes cambios tipológicos desarrollados en esos países (Schneider y Hill, 2007 y Friedman, 2001 y 2002) no encuentran paralelismo en nuestro país.

Desde nuestro punto de vista, el hecho de que la oferta tipológica de vivienda en España siga siendo monolítica está directamente relacionado con la consideración preponderante de la vivienda como bien de inversión: las viviendas deben ser bienes intercambiables, homogéneos. La vivienda-acción bursátil se entiende a partir del precio de su metro cuadrado. Podrá variar su tamaño o su localización, pero para que sea un valor efectivo deberá variar lo menos posible, tanto desde el punto de vista tipológico -que acabamos de analizar-, como desde el punto de vista constructivo.

b) Consecuencias sobre los métodos constructivos.

En España mantenemos el mismo modelo constructivo desde los años 60. La construcción es in situ. El edificio se construye por partes: primero cimentación y estructura lineal (vigas y pilares, de hormigón -lo más habitual- o acero), después la cubierta, el cerramiento exterior, divisiones interiores e instalaciones. Es un tipo de construcción húmeda (hormigón, cemento y yeso) y pesada, que exige dilatados plazos de obra.

¹ En este periodo los precios se dispararon (IMF, 2004 y Banco de España, 2005), pero el aumento del número de viviendas fue relativamente modesto, Bellod (2005) estima un incremento anual de 236.761 viviendas.

² Desde 1999 a 2007, se han construido una media de 612.800 viviendas anuales.

³ Entre 1997 y 2004 el precio de las viviendas se ha incrementado un 149% en España (UN, 2012).

⁴ Algunos trabajos relevantes sobre la evolución de la demanda de viviendas en distintas áreas geográficas son: Lee y Trost (1978); Rosen (1979); King (1980); Jaén y Molina (1994); Ermisch et al. (1996); Colom y Molés (1998 y 2004); Colom et al. (2002) y Naredo (2004).

Este sistema está basado en la sucesiva entrada de los distintos oficios en la obra. Es un tipo de construcción artesanal, cuyo éxito se basa en la capacidad y formación de los distintos oficios.

Al margen de algunos problemas tecnológicos derivados de la incorrecta disposición de las distintas capas de los cerramientos, este sistema funcionó razonablemente bien hasta la llegada de la primera burbuja inmobiliaria, la de los años 86-92. Sin embargo, bastó un modesto aumento en la demanda, para echar abajo el sistema artesanal basado en los antiguos gremios: no había suficientes profesionales para absorber la demanda⁵. El problema se vio agravado con el brutal aumento del parque inmobiliario español entre los años 1997 y 2007, realizado, casi al 100%, con el modelo constructivo descrito: se siguió construyendo de forma artesanal, pero sin artesanos cualificados (Ruíz-Larrea, Prieto y Gómez, 2009; Pich-Aguilera, Battle, 2008). A los problemas de ejecución se sumaron los de siniestralidad: inversamente proporcionales a la cualificación de la mano de obra no especializada característica de estos años. En este último periodo se ha producido, paradójicamente, una enorme mejora en la calidad de los materiales constructivos, así como un enorme desarrollo en los distintos subsistemas que forman parte de las edificaciones (sistemas de encofrados, carpinterías, sistemas completos de fachadas, de particiones interiores, mejora y desarrollo de instalaciones, etc.). Resulta desoladora, en muchas ocasiones, la combinación de estos subsistemas -algunos con un algo grado de prefabricación- con el sistema artesanal con el que se ponen en obra.

La ausencia de alternativas a este modelo constructivo se puede explicar, en parte, a la inercia del sector de la construcción, sobre todo en periodos expansivos, que les hace especialmente renuentes a cualquier tipo de cambio. No obstante, creemos que esto no es suficiente para explicar este inmovilismo.

En España las viviendas industrializadas o con un alto grado de prefabricación representan un porcentaje despreciable. Sin embargo, en España no se rechaza la prefabricación per se. En nuestro país la construcción prefabricada se ha impuesto con éxito, y en la misma época, en otros sectores de la edificación. Por ejemplo, en las naves industriales. O en sectores constructivos muy diferentes al de la edificación, como el de la construcción de líneas aéreas de transporte de energía eléctrica, o en la construcción de carreteras (cuyo boom, gracias a las subvenciones europeas, puede ser comparable al de las viviendas -luego la inercia no puede justificar en exclusiva el inmovilismo).

Desde nuestro punto de vista, una de las principales causas del voluntario inmovilismo del modelo de construcción de viviendas en España está relacionada, como en el punto anterior, con la concepción predominante de la vivienda como bien de inversión.

c) Consecuencias sobre la profesión de arquitecto.

La mayor parte de la historiografía sobre la arquitectura moderna (Panoyotis, 2001) nos ha presentado una visión heroica del arquitecto: un profesional independiente con una clara conciencia social, al servicio de sus conciudadanos y con cierta capacidad de transformación de la sociedad en la que vive. El arquitecto, según esta visión, tendría una labor de mediación entre la iniciativa privada -promotores y constructores de viviendas- y los ciudadanos -futuros usuarios de esas viviendas. Su utópica labor consistiría en defender los intereses del usuario final frente a los intereses -ya sean legítimos y razonables o claramente abusivos- de su verdadero cliente: el promotor -quien le encarga el proyecto y le paga. Se consideraba, asimismo, que el arquitecto tenía un compromiso directo con la propia obra -independientemente de usuario y promotor y frente a los legítimos intereses del constructor. El compromiso y la defensa de la obra se entendían tanto desde un punto de vista estético como, también, desde el punto de vista de la corrección y la calidad constructiva.

Esta visión utópica de la profesión de arquitecto hace tiempo que entró en crisis.

En España el arquitecto ha sido incapaz de contrarrestar la voracidad constructiva de los promotores. No ha podido potenciar el que se implanten nuevas tipologías de vivienda, ni ha sido capaz de introducir alternativas a la metodología constructiva tradicional/artesanal. Esta constatación no pretende ser crítica, desde nuestro punto de vista, no tenía ninguna opción de servir de contrapeso a los intereses convergentes del poder económico y del político.

No obstante, los arquitectos tenemos nuestra parte de responsabilidad en la locura constructiva -e irracional tecnológicamente hablando- que ha vivido nuestro país. Hemos sido un colectivo al servicio del mercado -y no de los usuarios-, incapaces de invertir, o suavizar la situación.

d) Consecuencias sobre la formación del arquitecto.

La formación de los arquitectos en España no ha cambiado sustancialmente en los últimos 100 años. A diferencia de lo que ocurre en otros países de nuestro entorno, la formación tiene una vocación integral, es decir, se aúna la formación estética con una amplia formación técnica (cálculo de estructuras e instalaciones). No obstante, ambos tipos de formación no son equiparables. La estética, en este modelo, es

⁵ Sirva como ejemplo que, desde aquellos años, en Madrid -una ciudad con enorme tradición de fachadas de ladrillo visto- es difícil ver una fachada de este tipo que esté correctamente ejecutada.

prioritaria. El edificio se diseña desde un punto de vista casi exclusivamente formal. Sólo entonces se procede a resolver los problemas técnicos –estructurales y de instalaciones. La educación que se da en las escuelas se exporta al mundo laboral: el arquitecto encabeza una estructura jerárquica piramidal cuyo primer requisito es formal. El resto de profesionales, calculistas de todo tipo –ingenieros, generalmente- trabajan a posteriori para adaptar sus estructuras e instalaciones al servicio del proyecto arquitectónico –estético / formal.

Este tipo de visión de la arquitectura que se enseña en nuestras escuelas está en perfecta sintonía con la forma de construcción tradicional/artesanal. En este modelo constructivo las estructuras y las instalaciones tienden a ocultarse tras los espacios arquitectónicos. Los pilares de las estructuras se mueven en la dirección de sus pórticos para escamotearse tras los tabiques; las vigas son planas y se escamotean en los forjados; el resto de las instalaciones se empotran en los tabiques (antes de fábrica y ahora trasdosados de cartón yeso) o los falsos techos.

En las escuelas españolas está completamente descuidada la formación en arquitectura industrializada y prefabricación –o bien su presencia es testimonial. Los arquitectos hemos cedido este campo a los ingenieros de caminos. Esta dejación ha sido voluntaria y explica, en parte, el escaso desarrollo y la ausencia de investigación de métodos constructivos alternativos a la construcción tradicional.

La crisis: el momento de cambiar nuestro modelo inmobiliario.

La crisis de nuestro modelo inmobiliario está afectando, fundamentalmente, a aquellos propietarios que compraron su vivienda como bien de uso, y sin voluntad de especular (motivado, en muchos casos, por el alto precio de los alquileres, los cuales eran iguales e incluso más altos que las letras mensuales de los créditos), pero pagaron un precio hinchado por la burbuja especulativa. Además, el drástico aumento del paro en los últimos años ha provocado que un número creciente de españoles estén siendo desahuciados⁶, por lo que corren un altísimo riesgo de exclusión social.

No existen, desde la administración central, soluciones para todas estas familias. En España, como en otros países mediterráneos, la inacción institucional se compensa con la ayuda familiar: familias completas vuelven a vivir a la casa de sus padres, sin otros ingresos, en muchas ocasiones, que las pensiones de éstos. Paradójicamente, y pese a los problemas de vivienda a los que se enfrentan cada vez más españoles, según el Instituto Nacional de Estadística, en Diciembre de 2012, en España había 3,4 millones de viviendas vacías.

Las soluciones a estos serios problemas deberían pasar por la reutilización y la rehabilitación de nuestro sobredimensionado parque de viviendas, puesto que no tiene sentido tratar de reactivar el sector de la construcción de viviendas nuevas en un momento como este, y menos aún, hacerlo con el mismo modelo inmobiliario que nos ha llevado a esta situación. Sin embargo, las alternativas que maneja nuestro gobierno están lejos de promover la transformación de parte del excedente de viviendas actual en viviendas sociales (Inurruieta, 2007), o de incentivar el régimen de alquiler.

A pesar de la ausencia de medidas a corto plazo que solucionen el problema social que tenemos actualmente planteado –y que sólo pueden ser solucionadas desde la política-, creemos que es preciso aprovechar este periodo de inactividad constructiva para, a medio y largo plazo, reflexionar y ofrecer alternativas que puedan modificar y reconducir nuestro modelo inmobiliario. Desde nuestro punto de vista, desde algunas instituciones –en particular desde la universidad pública- tenemos la obligación de ofrecer soluciones –en la medida de nuestras posibilidades- al actual problema de la vivienda en España.

Soluciones que se proponen: fines y medios.

El proyecto que aquí se expone –“Construcción de viviendas mediante contenedores de obra” - forma parte de los trabajos de la Línea de investigación “Arquitectura modulada”, perteneciente al grupo de investigación de la Universidad Politécnica de Madrid “Diseño y Fabricación Industrial”.

El objetivo general de los trabajos de la Línea de Investigación “Arquitectura Modulada” es el de proponer alternativas de vivienda industrializada o altamente prefabricada, que permitan facilitar el acceso de los ciudadanos a una vivienda digna: desde el punto de vista arquitectónico –espacialmente, tipológicamente, estéticamente, etc.-, y desde el punto de vista constructivo –calidad constructiva, eficiencia energética, durabilidad, etc.

La prefabricación parece una alternativa que, desde el punto de vista lógico, tenía que haberse desarrollado –al igual que en otros países de nuestro entorno (Davies, 2005; Kieran & Timberlake, 2004; Ryan, 2010)- en la construcción de viviendas. La mejora de la calidad constructiva, la reducción de los tiempos de ejecución, el aumento de la seguridad en el trabajo, etc., justificarían que una parte significativa de la construcción de viviendas actualmente se realizara con este sistema.

⁶ Desde el principio de la crisis ha habido más de 350.000 desahucios (Colau y Alemany, 2012).

Las alternativas o soluciones que proponemos desde nuestro grupo de investigación comparten una serie de puntos:

- a) Desarrollar la investigación sobre tipologías arquitectónicas;
- b) Abandonar el sistema de construcción convencional / artesanal, pesado y húmedo, y sustituirlo paulatinamente por métodos constructivos industrializados y/o montajes de sistemas y subsistemas altamente prefabricados. Potenciar, asimismo, la reutilización de la edificación existente, ya sea a través de la rehabilitación o del reciclaje –como en el proyecto que exponemos en este artículo.
- c) Repensar la forma en la que se gestan los proyectos, pasar de un esquema jerárquico piramidal -en cuya cúspide se sitúa el arquitecto y cuyo objetivo fundamental es el de preservar una forma- a un esquema matricial, en el que el arquitecto forma parte de un equipo de técnicos y calculistas -aunque con la importante labor de mediación entre los distintos técnicos y profesionales- y cuyo objetivo fundamental es construir / fabricar un edificio que satisfaga, simultáneamente, exigencias de tipo estético –sin duda-, pero también de eficiencia en el montaje (en términos económicos y temporales) técnicos (funcionamiento de las distintas instalaciones), energéticos, medio ambientales, etc.
- d) Ofrecer soluciones de contenido social. Sin pretender recuperar la visión heroica que el Movimiento Moderno tenía del arquitecto, desde la arquitectura se podría dar respuesta a las necesidades de la población –y no exclusivamente a las de la iniciativa privada.
- e) Incorporar la investigación a la práctica profesional. Con el sistema de construcción tradicional en cada proyecto se parte prácticamente de cero. Se gana experiencia en la ejecución de la obra, pero no hay posibilidad de un saber acumulativo en el proyecto, ni en las tecnologías empleadas. La arquitectura industrializada permite investigar con cada proyecto, mejorar y afinar los distintos sistemas. Permite, además, intercambiar y difundir los conocimientos.
- f) Repensar la formación de los futuros arquitectos. La modificación o reestructuración de los estudios conducentes al título de arquitecto en España excede, con mucho, nuestras posibilidades. Sin embargo, nos gustaría constatar que si en los estudios del arquitecto se sigue, por una parte, descuidando y despreciando la formación en prefabricación e industrialización; y, por otra, se sigue priorizando –secuencial y jerárquicamente- la parte estética sobre la técnica, la arquitectura, en breve, se hará sin arquitectos.

Descripción del proyecto

El proyecto “Construcción de viviendas mediante contenedores de obra” es un proyecto coyuntural, en cierto modo de urgencia. No pretende ser una solución general para los problemas de vivienda que tiene nuestro país, sino que busca ser parte de una serie de alternativas que permitan dar respuesta a los problemas planteados –empleando los medios descritos en el punto anterior.

El objetivo del proyecto es el de poner a disposición de todos los ciudadanos que lo necesiten –y de forma gratuita- los planos, recursos e informaciones necesarias para que se puedan construir su propia vivienda unifamiliar.

Las viviendas propuestas se basan en la reutilización de casetas de obra: módulos fabricados industrialmente y habitualmente empleados como construcciones provisionales –oficinas y servicios- en las obras tradicionales.

Las viviendas deben ser económicas, flexibles desde el punto de vista tipológico (personalizables en función del futuro usuario), construidas a partir de la combinación de módulos fabricados industrialmente (casetas de obra), subsistemas prefabricados y componentes de catálogo existentes en el mercado, todos ellos montados mediante uniones de junta seca. Deben ser eficientes desde el punto de vista energético. Es decir, deben ser viviendas dignas, espacialmente, constructivamente y –sin lugar a dudas- estéticamente.

El componente fundamental de la vivienda es la caseta de obra. Se diferencia del resto de componentes desde distintos puntos de vista. En primer lugar, es el único de los componentes que se reutiliza, es decir, en principio las casetas que se emplean son de segunda mano, mientras que el resto de componentes son nuevos. En segundo lugar, es el único componente tridimensional e industrializado, el resto son subsistemas prefabricados o componentes de catálogo. En tercer lugar, el módulo tridimensional industrializado, al tener un tamaño normalizado fijo, por una parte, condiciona las posibles distribuciones y, por otra, obliga al resto de componentes a modularse ajustando sus dimensiones a las de la caseta.

¿Qué es una caseta de obra?

Las casetas de obra son construcciones prefabricadas ligeras –manipulables por la grúa de un camión-, de pequeñas dimensiones (longitud: 3, 4, 6, 8m; anchura: 2.44m; altura: 2.59m) –ajustadas para su transporte en camión sin necesidad de permisos de circulación especiales..

Constan de una estructura metálica resistente tipo *frame*. Las uniones entre los pilares y los bastidores se suponen empotradas, es decir, el cerramiento vertical de la caseta (paneles de sandwich con aislamiento en su interior) no tiene función estructural (de arriostramiento).

a) Ventajas de utilizar una caseta de obra como base de la construcción:

- Facilidad de los elementos modulares para obtener distintas distribuciones y tipologías. (Ver figura 1). Las viviendas se obtienen como suma de un número de casetas variable, en función del tamaño de la vivienda proyectada. En cada proyecto es recomendable emplear un mismo tipo de caseta. El modelo más habitual es de 6 metros. Los ejemplos que aquí exponemos son con este modelo. No obstante, es posible utilizar cualquier otro. La forma en que se unen las casetas es variable en planta, pero no en altura (las casetas se fijan mediante uniones atornilladas a la altura de las vigas horizontales –tanto en la superior como en la inferior).

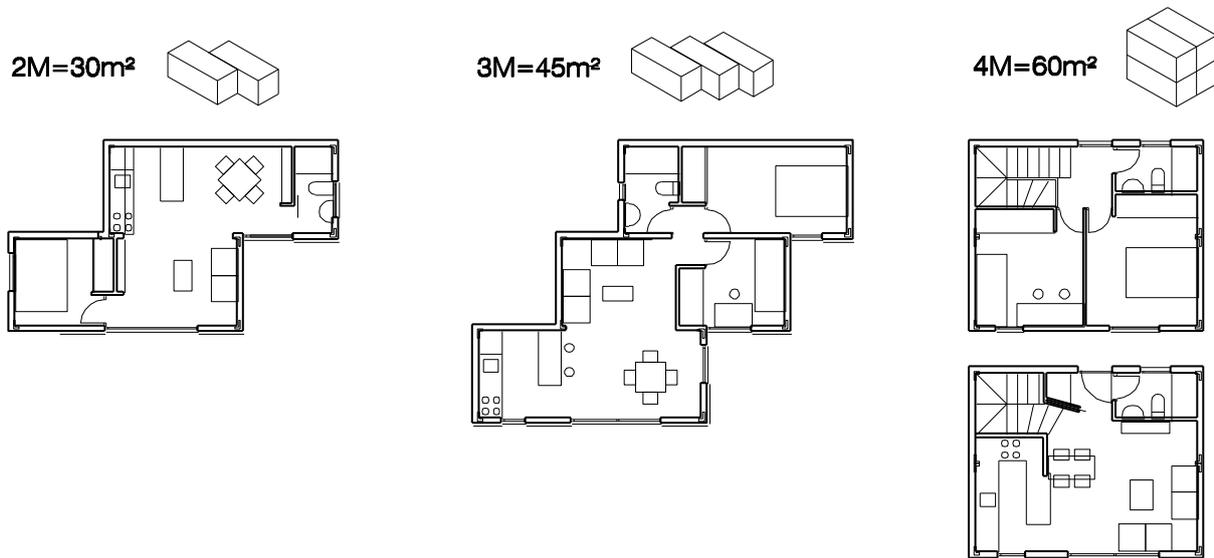


Figura 1: Ejemplos de plantas de viviendas de 2, 3 y 4 módulos.

- Calidad constructiva. Las casetas son construidas industrialmente, con un alto nivel de calidad en los acabados. La estructura es, como se ha dicho, tipo *frame*, es decir, estructuralmente no se debilita al abrir huecos en cualquiera de sus caras. No ocurre lo mismo, por ejemplo, con los contenedores marítimos –reciclados de forma muy habitual como base de algunas construcciones (Kotnik, 2008)- pues al tener las paredes resistentes (no tienen vigas, o la viga tiene la dimensión de las caras) la apertura de huecos supone el debilitamiento de la estructura, con lo que queda limitado el tamaño del hueco y obliga, en ocasiones, a reforzar la pared perforada.

Por otra parte, y a diferencia de lo que ocurre con los contenedores marítimos, las casetas de obra están, por lo general, aisladas (no sólo las verticales, también suelo y techo). Aunque insuficiente, es una buena base para la posterior mejora.

- Economía. Hasta hace unos pocos años el precio de las casetas de obra y de los contenedores marítimos –de aproximadamente el mismo tamaño: contenedor de 20 pies y caseta de 6 metros- era muy similar. De segunda mano y en un estado razonable, tenían un precio en torno a los 2000 euros. La crisis ha modificado este equilibrio. La ausencia de obra nueva hace que las casetas de obra hayan bajado muchísimo de precio: por ejemplo, las de 6 metros están entre 300 y 800 euros –en función del estado y las posibles ofertas. El precio de los contenedores marítimos se mantiene estable –por el valor residual del acero.

b) Inconvenientes de utilizar una caseta de obra como base de la construcción:

- Estéticos. Su aspecto se asocia, irremisiblemente con su función de construcción temporal. Cuando son utilizadas sin ningún tipo de modificación para viviendas su aspecto, generalmente, deja mucho que desear.

- Espaciales. Los espacios interiores de cada módulo son pequeños, limitados siempre por el ancho de 2.44 (interior de 2.35). Por tanto, es necesario combinar varias casetas para obtener espacios mayores.

- Térmicos e higrotérmicos. Pese a ser un espacio aislado, el *frame* es un puente térmico continuo. Además, la estructura metálica del *frame* y la chapa de la cubierta hacen que el espacio sea inhabitable en verano, salvo si se emplean unidades climatizadoras.

Subsistemas que se incorporan a la caseta.

Para evitar los problemas descritos se incorporan varios subsistemas constructivos sobre la caseta. Los fundamentales, tanto desde un punto de vista constructivo como estético –modificación del aspecto exterior de las casetas- son dos: la incorporación de una nueva fachada y de una nueva cubierta.

Hay varios motivos por los que se incorpora una nueva envolvente: en primer lugar, para eliminar los puentes térmicos existentes a través del *frame*; en segundo lugar, para eliminar las condensaciones; en tercer lugar, por motivos estéticos, se pretende que sea irreconocible la vivienda como suma de casetas.

La nueva envolvente –tanto fachada como cubierta- tiene que cumplir varias condiciones: ser lo más barata posible; ser ligera (que pueda ser montada con facilidad por dos personas); ser transventilada (para evitar las condensaciones); estar unida al *frame* mediante uniones desmontables (atornilladas); eliminar los puentes térmicos, para ello se debe garantizar que el aislamiento térmico recubra todo el *frame* –con un espesor mínimo de 3 centímetros (Ver figura 2).

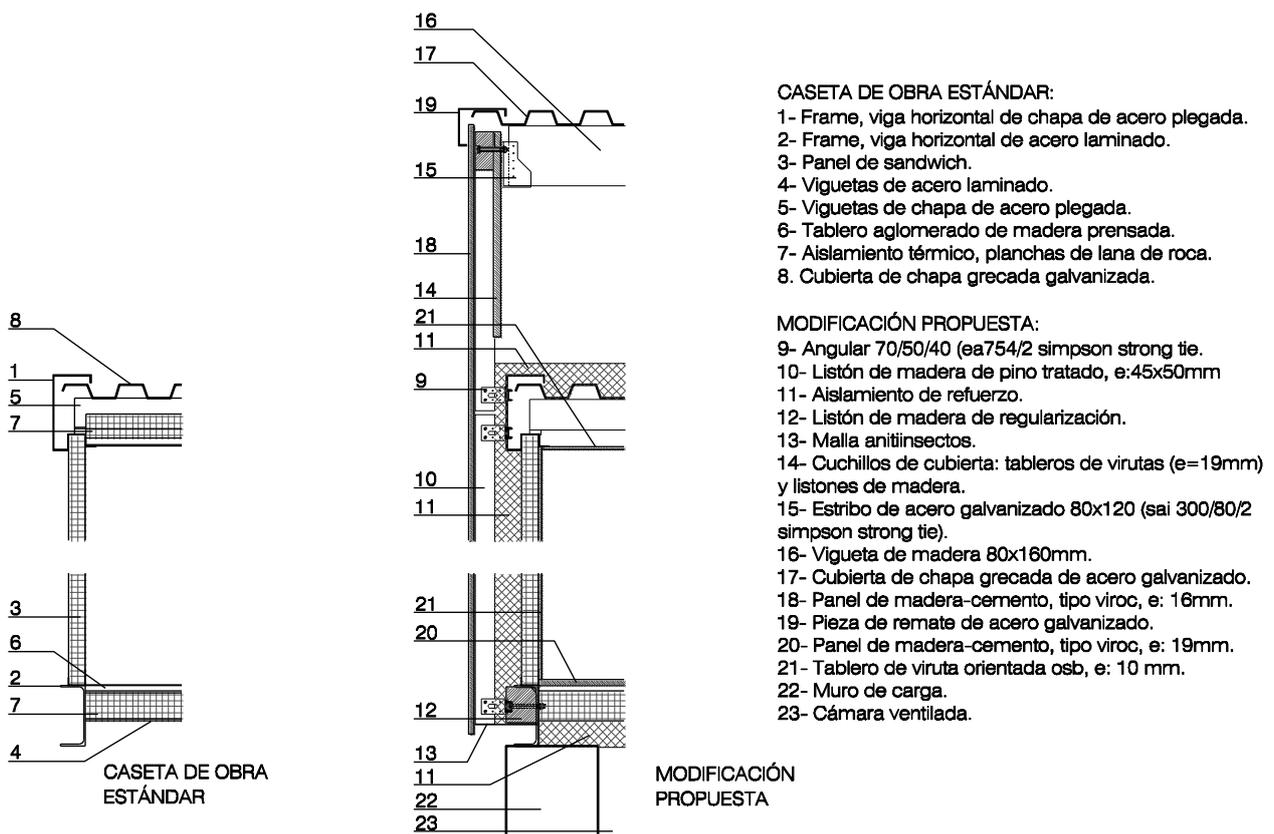


Figura 2: Sección constructiva.

a) Nuevo cerramiento horizontal exterior: incorporación de una fachada transventilada.

La nueva fachada se realiza mediante paneles de cemento-madera atornillados sobre una estructura soporte auxiliar realizada con listones de madera de pino tratado (para evitar los puentes térmicos). Los listones permiten separar los paneles de la caseta y crear una cámara ventilada. El aislamiento térmico de refuerzo se fija o proyecta sobre los paneles de sandwich de la caseta.

El despiece de los paneles es función del tamaño de los mismos. El criterio general es el de minimizar el material sobrante.

b) Nuevo cerramiento “vertical”: incorporación de una nueva cubierta.

La cubierta, que pasa de ser plana a inclinada, tiene una doble misión. Primero, modificar su forma de funcionamiento: de cubierta caliente, sin ventilación, a cubierta fría -con el aislamiento sobre la antigua cubierta-, y ventilada. Segundo, modificar la geometría paralelepípedica de las casetas.

Los faldones desaguan hacia el interior; de esta forma, primero, se evitan los aleros; segundo, los tableros de madera-cemento de la fachada sirven para rigidizar el conjunto y unir la cubierta al *frame*; tercero, la nueva cobertura –uno de cuyos requisitos principales es el precio- no se apreciará prácticamente desde el exterior (ver figura 3); y cuarto, permite la fácil recogida y posterior reutilización del agua de lluvia.

Aunque los subsistemas más importantes empleados son los que afectan a la envolvente, todo el interior de la vivienda, desde las particiones interiores, hasta las instalaciones, se resuelve mediante componentes de catálogo o sistemas o subsistemas constructivos prefabricados existentes en el mercado.

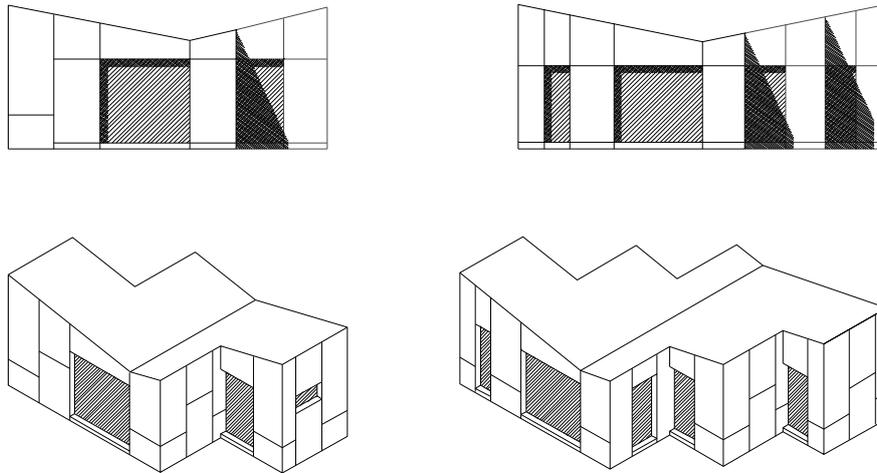


Figura 3: Aspecto exterior de algunos ejemplos (2 y 3 módulos).

Construir con casetas: un proyecto abierto

Como ya se ha dicho, está en construcción una página web que permitirá disponer a todos los ciudadanos⁷ que lo necesiten de la documentación necesaria para poder construir una vivienda.

Se pretende divulgar:

- Distintas tipologías y modelos de viviendas (en la línea de algunas de las tipologías expuestas).
- La documentación necesaria para la comprensión y ejecución del sistema constructivo que, en parte, aquí se ha expuesto.
- Distintas formas de construir las viviendas, entre las que se encuentran:
 - a) la autoconstrucción: posibilidad de construirla / montarla entre dos personas (generalmente in situ).
 - b) la construcción pseudo industrializada: la posibilidad de ejecutarla bajo cubierta -cada uno de los módulos terminado al máximo para montarlos in situ. Aunque esta segunda posibilidad de construcción es altamente recomendable, por razones obvias no siempre será posible.
- Los cálculos de aislamientos, instalaciones, etc.
- Los subsistemas y componentes recomendados, indicando el lugar donde poder adquirirlos -generalmente on line- y el precio.

El proyecto, aunque inicialmente acotado, tiene la voluntad de ser abierto y retroalimentarse mediante las experiencias de los que participen en el mismo -quienes construyan utilizando la documentación que se divulga a través de la web.

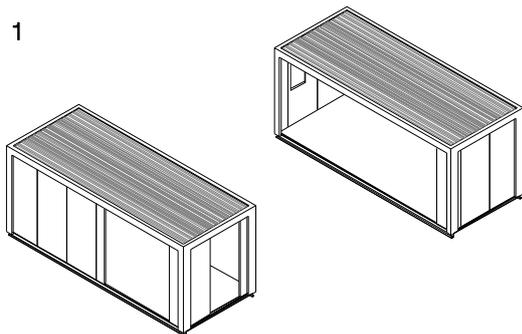
Bibliography

- Alfaro, J.L. & Andrés, M^a E. (2007). *Un análisis interregional del mercado inmobiliario en España*, CIm.economía (Revista económica de Castilla - La Mancha), Num. 11, pp. 111-138.
- Ayuso, J. & Restoy, F. (2003). *House prices and rents: an equilibrium asset pricing approach*, Journal of Empirical Finance, N^o 13, págs. 371-388.
- Ayuso, J. & Restoy, F. (2006). *House Prices and Rents in Spain: Does the Discount Factor Matter?*, Documento de Trabajo N^o 0609, Banco de España, Madrid.
- Balmaseda, M.; San Martín, I.; & Sebastián, M. (2002). *Una Aproximación Cuantitativa a la Burbuja Inmobiliaria*; en *Situación Inmobiliaria*, Servicio de Estudios- BBVA, Diciembre.
- Banco de España (2005). *Informe Anual 2005*, Madrid.
- Bellod, J.F. (2007). *Crecimiento y especulación inmobiliaria en la economía española*, Revista Principios: estudios de economía política, N^o 8, 2007, pp. 59-84.
- Bellod, J.F. (2011). *Detección de burbujas inmobiliarias: el caso español*, Contribuciones a la Economía, mayo 2011. Disponible en: <http://www.eumed.net/ce/2011a/>

⁷ De todo el mundo, la página estará, al menos, en dos idiomas: español e inglés.

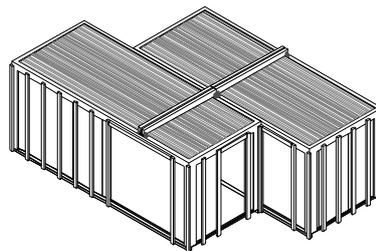
- CECODHAS, Observatorio Europeo de la vivienda social (2006). *Vivienda Social en la UE 2005. Estadísticas y políticas clave por países*, Asociación española de promotores públicos de vivienda y suelo, Boletín Informativo Nº 84, Febrero 2006.
- CECODHAS, European Social Housing Observatory (2008), *Housing Europe 2007. Review of social, co-operative and public housing*. In: BSHF, Building and Social Housing Foundation (2008) *the 27 EU Member States*. Octubre 2008.
- Colau, A. & Alemany, A. *Vidas Hipotecadas*. Barcelona, Angle Editoriál-Cuadrilátero Libros, 2012. pp. 21-22.
- Colom, M.C. & Molés, M.C. (1998), *Un Análisis sobre el Gasto en Servicios de Vivienda en España*, Estadística Española, Nº 143, pp. 147-166.
- Colom, M.C.; Martínez, R.; & Molés, M.C. (2002). *Un Análisis de las Decisiones de Formación de Hogar, Tenencia y Demanda de Servicios de Vivienda de los Jóvenes Españoles*. Moneda y Crédito, Nº 215, pp. 199-223.
- Colom, M.C. & Molés, M.C. (2004). *Movilidad, tenencia y demanda de vivienda en España*. Estadística española, Vol. 46, Núm. 157, pp. 511 a 533.
- Davies, C. (2005). *The Prefabricated Home*. Reaktion Books, London.
- Ermisch, J.F.; Findlay, J.; & Gibb, K. (1996). *The Price Elasticity of Housing in Britain: Issues of Sample Selection*, Journal of Housing Economics, Nº 5, pp. 64-86.
- Fabra Garcés, L.A. (2009). *Reconversión del mercado inmobiliario y la vivienda como bien de uso*, Libertad digital Opinión (2009-01-19). Disponible en: <http://www.libertaddigital.com/opinion/autores-invitados/>
- García-Montalvo, J. (2004). *Políticas públicas y precio de la vivienda*, Cuadernos de Información Económica, Nº 178, pp. 65-70.
- IMF (2004), *World Economic Outlook*, September, Washington.
- Inurrieta, A. (2007). *Mercado de vivienda en alquiler en España: más vivienda social y más mercado profesional*. Documento 113/2007, Fundación Alternativas. Disponible en: <http://www.falternativas.org/laboratorio/documentos/documentos-de-trabajo>
- Jaén, M. y Molina, A. (1994). *Un Análisis Empírico de la Tenencia y Demanda de Vivienda en Andalucía*, Investigaciones Económicas. Nº 18, pp. 143-164.
- Friedman, A. (2001). *The grow home*. McGill-Queen's University Press, Montreal,.
- Friedman, A. (2002). *The adaptable house: Designing homes for change*. McGraw-Hill, New York.
- Kieran, S. & Timberlake, J. (2004). *Prefabricating architecture: How manufacturing methodologies are poised to transform building construction*. McGraw-Hill, New York.
- King, M.A. (1980). *An Econometric Model of Tenure Choice and Demand for Housing as a Joint Decision*, Journal of Public Economics, Nº 14, pp. 357-382.
- Kotnik, J. (2008). *Container architecture*. Links books, Barcelona.
- Lee, L-F. & Trost, R.P. (1978). *Estimation of Some Limited Dependent Variable Models with Application to Housing Demand*, Journal of Econometrics, 8, 357- 382.
- Martínez, J. & Maza, L.A. (2003). *Análisis del Precio de la Vivienda en España*; Documento de Trabajo Nº 0307, Banco de España, Madrid.
- Naredo, J. M. (1996). *La burbuja inmobiliario-financiera en la coyuntura económica reciente (1985-1995)*. Siglo XXI de España, Madrid,
- Naredo, J.M. (2004). *Perspectivas de la vivienda*. Revista ICE nº 815 "Consecuencias de la evolución demográfica en la economía", mayo-junio, 2004, pp. 143-154.
- Naredo, J.M. (2010). *El modelo inmobiliario español y sus consecuencias*. Comunicación al *Coloquio sobre urbanismo, democracia y mercado: una experiencia española (1970-2010)*, Université Paris 12 Val-de-Marne.
- Panayotis, T. (2001). *La historiografía de la arquitectura moderna*, Ed. Mairea/Celeste, Madrid.
- Pich-Aguilera, T; Battle, T. *La arquitectura residencial como una realidad industrial. Tres ejemplos recientes*. Informes de la construcción, nº 60, octubre-diciembre 2008, pp. 47-60.
- Rodríguez López, J. (1999). *Un análisis del mercado inmobiliario en España. Perspectivas*. Análisis local, Nº 27, 1999, pp. 19-34.
- Rosen, H.S. (1979). *Housing Decisions and the U.S. Income Tax: An Econometric Analysis*, Journal of Public Economics, Nº 11, pp. 1-23.
- Ruiz Larrea, C; Prieto, E; Gómez, A; Bugueño, H. *El proyecto Manubuild: una propuesta de aplicación de sistemas industrializados a la vivienda colectiva en España*. Informes de la construcción, nº 61, enero-marzo 2009, pp. 47-58.
- Smith, Ryan E. (2010). *Prefab Architecture (A Guide to Modular Design and Construction)*. John Wiley & Sons, Inc., New Jersey.
- UN (201). *Special Rapporteur on adequate housing as a component of the right to an adequate standard of living, and on the right to non-discrimination in this context*. A/67/286, 10 August 2012.

1



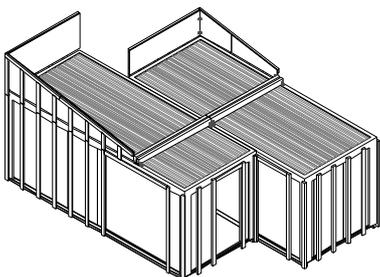
1- Paneles de sandwich: corte y recolocación.

2



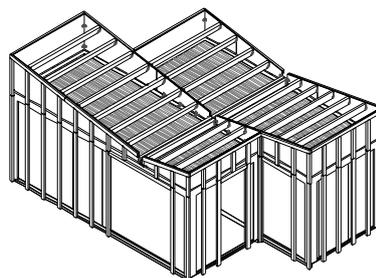
2- Estructura auxiliar de la fachada ventilada: enlistonado.

3



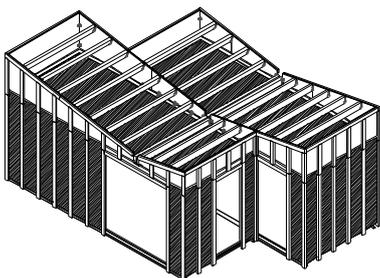
3- Montaje de la cubierta por partes.

4



4- Montaje de las viguetas.

5



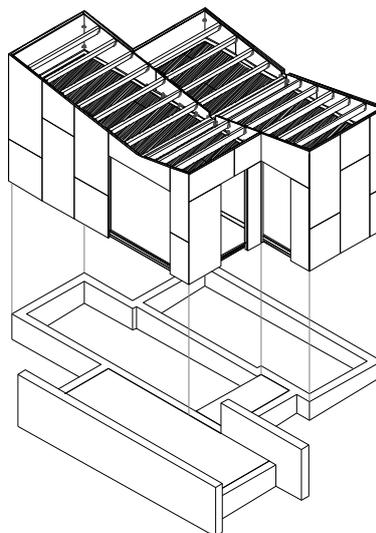
5- Aislamiento térmico de refuerzo.

6, 7- Montaje de los paneles de fachada de madera-cemento.

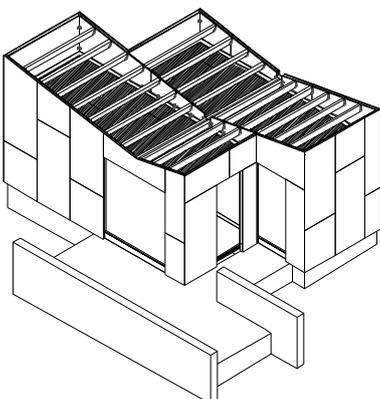
Módulos sobre cámara de aire sanitaria.

8- Montaje de la cubierta.

6



7



8

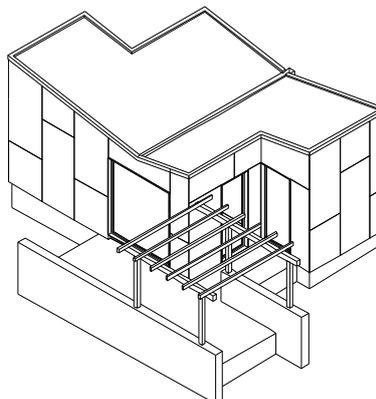


Figura 4: Montaje de una vivienda de 2 módulos.



ANEXO II

FICHA-RESUMEN **TRABAJO FINAL DE MÁSTER**

Apellidos y nombre del alumno: JAVIERA BELÉN CAMACHO NOVAL

Programa: Máster en Negocio y Derecho Marítimo

Curso académico / Edición: 2020-2021 / 37º Edición

Título del Trabajo: Ámbito legal y económico del Abandono de Contenedores

Director del Trabajo: José Francisco Vidal

Resumen del Trabajo (aprox. 500 palabras):

Motivada por el gran desconocimiento que surge alrededor del sector marítimo y concretamente en relación a los contenedores marítimos, he considerado interesante enfocarme a dar a conocer la importancia de este sector tan dinámico y a su vez de toda la mercancía que se transporta a través de contenedores.

Es por ello que antes de dar comienzo a su parte legal y económica, el capítulo uno se encuentra enfocado a los conceptos básicos como su conceptualización, tipología, evolución histórica y la operativa de un contenedor en las terminales de depósitos.

Sin embargo, a pesar de esta detallada introducción, como consecuencia del gran número de abandonos de contenedores, en el capítulo dos, se identifican la normativa a tener en cuenta en casos de expedientes de abandono de contenedores. Además, se tiene en cuenta el papel de las aduanas, las pólizas de seguro y los procedimientos de control a tener en cuenta por todas aquellas partes que se ven involucradas en el abandono.

A fin de darle una visión económica, el cuarto capítulo busca desarrollar cómo y de que manera afecta el abandono del contenedor, quién es el responsable de los costes generados, por ejemplo. Otro aspecto a destacar es que, en este capítulo, se ha intentado reflejar la relevancia de la economía marítima para el país basándonos en distintos estudios como el de la UNCTAD. Sin embargo, como apartado innovador, su abandono ha permitido la creación de diversas empresas orientadas a la construcción de viviendas, oficinas, centros comerciales a través de contenedores usados. Esta problemática ha supuesto para muchos una oportunidad para adentrarse en un nicho de mercado que, de momento, presenta más ventajas que inconvenientes.

En resumen, considero que este proyecto puede dar una visión detallada y global desde el estudio de los conceptos básicos de un contenedor, los costes de transporte y su abandono hasta la nueva perspectiva como resultado de una problemática o bien como solución para aquellos contenedores vacíos que cada año se abandonan.

Problemática o solución, el sector del transporte marítimo en contenedores ha demostrado ser unos de los sectores más significativos para la sociedad cuya cuota de mercado a nivel mundial se sitúa en un 60%.

Firma:

Vº Bº



Director del Trabajo: José Francisco Vidal