

320-4

Edición 1969

Recomendaciones

PARA LA PREVENCIÓN DE PERDIDAS EN MERCANCIAS

DE LA UNION INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES



Cargadores.

Receptores.

Transportistas Marítimos.

PARA LOS: *Manipuladores y Consignatarios de Puertos
y Terminales.*

Manipuladores de Terminales Aéreos.

Aseguradores de Transportes.

Indice

	<i>Págs.</i>
PRÓLOGO	3
I. CÓMO PUEDE CONTRIBUIR EL CARGADOR A LA PREVENCIÓN DE PÉRDIDAS EN MERCANCÍAS	5
II. CÓMO PUEDE CONTRIBUIR EL RECEPTOR A LA PREVENCIÓN DE PÉRDIDAS EN MERCANCÍAS	12
III. RECOMENDACIONES PARA LOS TRANSPORTISTAS MARÍTIMOS SOBRE LA PREVENCIÓN DE PÉRDIDAS EN MERCANCÍAS	15
IV. RECOMENDACIONES SOBRE LA PREVENCIÓN DE PÉRDIDAS EN MERCANCÍAS SITUADAS EN ZONAS DE PUERTOS Y TERMINALES	19
V. HISTORIA DE LA OFICINA DE SEGURIDAD, INC., NUEVA YORK	24
VI. CÓMO PUEDEN CONTRIBUIR LOS MANIPULADORES DE LOS TERMINALES AÉREOS A LA PREVENCIÓN DE PÉRDIDAS EN MERCANCÍAS	30
VII. CÓMO PUEDEN CONTRIBUIR LOS ASEGURADORES DE TRANSPORTES A LA PREVENCIÓN DE PÉRDIDAS EN MERCANCÍAS	39
VIII. LA PREVENCIÓN DE PÉRDIDAS EN MERCANCÍAS EN CARGAMENTOS ESTIBADOS EN «CONTAINERS»	42
CUESTIONARIO PARA COMPRADORES Y RECEPTORES TRANSOCÉANICOS	51

R. 35828

N. 25

RECOMENDACIONES

para la prevención de pérdidas en mercancías

de la

Unión Internacional de Seguros de Transportes

Para los:

Cargadores.

Receptores.

Transportistas Marítimos.

*Manipuladores y Consignatarios de
Puertos y Terminales.*

*Manipuladores de Terminales Aé-
reos.*

Aseguradores de Transportes.



MANIFIESTA
CENTRO
DE
DOCUMENTACION

2.ª EDICION REVISADA Y AMPLIADA
(1969)

publicada por
INTERNATIONAL UNION OF MARINE INSURANCE
Stadthausquai 5
8001 Zurich, Suiza

Edición española del
SINDICATO NACIONAL DEL SEGURO.
(GRUPO III. TRANSPORTES)



Depósito legal: M. 20.178-1069.

SUCESORES DE RIVADENEYRA, S. A.—MADRID

r ó l o g o

La Unión Internacional de Seguros de Transportes, fundada en 1874, comprende asociaciones miembros que representan a los aseguradores de Transportes de cuarenta y ocho países. Su Comité para la Prevención de Pérdidas en Mercancías ha ido recopilando en el mundo comercial, durante largos años, la información técnica sobre pérdidas evitables. Esta experiencia refleja el conocimiento de los Aseguradores en muchos países. Confiando beneficiar a los Aseguradores, Transportistas, Autoridades Portuarias y de Terminales y al público asegurado, el Comité ha preparado las presentes recomendaciones sobre la prevención o reducción de tales pérdidas.

También los Aseguradores de Transportes están interesados en el estímulo del comercio internacional. Su servicio al comercio internacional consiste en asegurar los buques y sus cargamentos, inculcando por ello confianza y seguridad a los propietarios de los buques y las mercancías. La cobertura de «almacén a almacén», otorgada por el seguro de Transportes, surte sus efectos en las mercancías durante su transporte por carretera, ferrocarril y aire.

Todas las personas relacionadas con el comercio mundial están igualmente interesadas en que se realice la entrega de la mercancía en estado sano, evitando las pérdidas económicas y el descontento de los clientes, causados por pérdidas o daños sufridos por las mercancías en circulación. Por esta razón, la Unión Internacional de Seguros de Transportes espera, sinceramente, que las Recomendaciones para la prevención de pérdidas en mercancías, contenidas en esta publicación, den lugar a un aumento de eficiencia del comercio internacional.

Las Recomendaciones van destinadas a:

- 1) Cargadores.
- 2) Receptores.
- 3) Transportistas Marítimos.
- 4) Manipuladores y Consignatarios de Puertos y Terminales.
- 5) Manipuladores de Terminales Aéreas.
- 6) Aseguradores de Transportes.

La Unión se da cuenta perfectamente de la necesidad de una acción común en los puertos para que se cumplan muchas de las

recomendaciones y medidas señaladas, si se pretende reducir las pérdidas de mercancías. Por esta razón, se hace referencia en las recomendaciones al trabajo de la Oficina de Seguridad, Inc., realizado en el Puerto de Nueva York, como un ejemplo de cooperación colectiva, atacando ciertos aspectos de las pérdidas de mercancías. La organización y actividades de la Asociación del Puerto de Borinquén, desarrolladas por un Comité para combatir el robo, muestra del mismo modo la efectividad de una acción conjunta, e igualmente podríamos citar otros ejemplos.

Además, parece ser adecuado el que, en esta nueva edición, se añada un capítulo aparte dedicado a la «containerización», campo que se ha ido desarrollando rápidamente durante la década de los años 1960 y, especialmente, desde que se publicó la primera edición de las presentes Recomendaciones en el año 1964. Originalmente, el tema fue agotado en media página del primer capítulo dedicado a los cargadores; ahora, exige el espacio de varias páginas para resumir las cuestiones suscitadas en el ámbito de las operaciones y para hacer sugerencias de carácter general, importando a todos los interesados a los que la presente publicación se destina.

Pedimos a todos los que lean estas Recomendaciones que le presten su apoyo mediante una acción común para estudiar y mejorar las condiciones en sus zonas portuarias, lo cual reducirá las pérdidas evitables de mercancías.

UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES

1969.

Cómo puede contribuir el cargador a la prevención de pérdidas en mercancías

a fin de lograr clientes satisfechos y primas de seguro mínimas.

EMBALAJE ADECUADO.

Con un embalaje (*) adecuado se pretende hacer frente a las incidencias del transporte y almacenaje y conseguir la entrega de las mercancías en condiciones sanas. Los cargamentos destinados a la exportación merecen una consideración especial en cuanto a su acondicionamiento, incluyendo almohadillado, flejes y prevención de moho, en su caso. También es un factor la verificación del gasto. Los embaladores para exportaciones, los técnicos de embalajes y sus laboratorios están siempre dispuestos a ayudar al cargador-exportador. Pida a su asegurador que inspeccione los productos nuevos o especiales y su embalaje (**).

a) *Información.*—Pida a su consignatario, a su asegurador, al transitario y a su transportista que le informen sobre las condiciones del transporte (por tierra, mar y aire) y los almacenajes a los que están expuestas sus mercancías.

b) *Cajas para embalaje.*—Estas deberían proyectarse teniendo en cuenta los riesgos que correrán durante el transporte por tierra, mar o aire, y la clase y número de manipulaciones a que estarán sometidas. Un cartón rizado normal de cartulinas, admisible para el uso interior, es, por lo general, inadecuado para cargamentos destinados a la exportación. El transporte por buques somete los bultos a vibraciones y fuerzas anormales. Frecuentemente, la exposición a temperaturas extremas constituye otro factor. En muchos puertos es

(*) Ambos términos, «embalaje» y «empaquetado», son usados corrientemente y son intercambiables de acuerdo con los diccionarios de reciente edición. En la presente publicación se ha usado el más breve, y, donde aparezca de «empaquetado», es susceptible de sustitución.

(**) Los cargadores que necesiten una información más detallada, podrán obtener las recomendaciones para el embalaje o los datos sobre los requisitos del embalaje de los institutos nacionales de empaquetado y de ICHCA (International Cargo-Handling Co-ordination Association - Asociación Internacional para la coordinación de la manipulación de las mercancías), Abford House, 41/43, Milton Road, London, S. W. 1., Inglaterra.

necesario el uso de barcazas para trasladar las mercancías entre buque y tierra, lo cual da lugar a más manipulaciones y riesgos. Algunos productos (como café, harina, cementos, fertilizantes, azúcar) pueden transportarse con seguridad en sacos; algunos de ellos se transportan satisfactoriamente en sacos de papel múltiple, mientras que otros necesitan sacos nuevos de arpillera o yute. Debe tenerse en cuenta el carácter corrosivo de ciertos productos químicos y fertilizantes. Los bidones metálicos, cubetas y latas deben proyectarse teniendo en cuenta su deterioro por moho o el desgaseo del metal. Debe prestarse especial atención al embalaje, evitando los daños causados por ganchos —herramienta de uso frecuente entre los estibadores.

c) *Pruebas*.—Realice pruebas sencillas del embalaje (dejándolo caer sobre los costados, bordes y esquinas desde varias alturas; haciéndolo rodar unos cuantos peldaños; sometiéndolo a vibración o presión; exponiéndolo a la intemperie, etc.). De vez en cuando efectúe inspecciones de las pruebas de los procedimientos de embalaje, para asegurarse de que todas las condiciones (incluyendo manipulación y otras instrucciones marcadas en el mismo) se cumplen. Los informes periciales sobre la descarga, incluyendo fotografías enviadas por los consignatarios (ya sea en casos normales o especiales) pueden servir de ayuda. Algunos cargadores preparan pruebas de cargamentos, especialmente con productos nuevos o con nuevos embalajes, los cuales se abren al llegar a su destino, se vuelven a embalar y se devuelven al cargador para que examine el embalaje y su contenido.

d) *Diseño del envase*.—Considere la relación entre el diseño del embalaje requerido y la información aludida en a). La modificación del diseño puede ahorrar gastos de embalaje y flete.

e) *Naturaleza del producto*.—Considere las características especiales del producto (es decir, si es frágil, fácilmente dañable por humedad, por olor o por contacto con otra mercancía. En estos casos, el embalaje interior requiere especial atención). Los expertos en embalajes pueden ser útiles en cuanto a sugerir el empleo de nuevos materiales y métodos para proteger los cargamentos.

f) *Identificación*.—El marcado de los productos con series de números identificativos y claves de letras es una práctica conveniente para facilitar la identificación, si el envase exterior se destruye o mutila; para evitar la sustitución por productos similares pero de calidad inferior, si es abierto el bulto durante el tránsito; y para facilitar el recobro de mercancías robadas. Deberían notificarse a los consignatarios los códigos de identificación (quizá incorporando los datos en la factura).

g) *Comprobación de los almacenes del enjardador.*—La supresión de bultos durante el empaquetado y la confabulación entre empaquetados y ladrones pueden causar problemas. De vez en cuando compare las prácticas de los almacenes enjardadores, sus procedimientos y su personal. Organice dispositivos especiales de almacenamiento para partidas más susceptibles de ser robadas. Si el producto se vende al peso, es esencial disponer de buenas facilidades de pesaje. Debe realizarse un cuidadoso recuento cuando sean seleccionados varios tipos de artículos para su embarque. Resultan útiles los manuales para el trabajo del personal de los almacenes enjardadores.

h) *Protección contra el robo.*—Los artículos de valor, los costosos y otros que atraigan a los ladrones, requieren una protección efectiva. Las marcas externas de los envases y bultos de tales artículos no deben revelar la naturaleza de su contenido. Los representantes de entidades, en particular de marcas muy conocidas y especialmente de artículos atractivos para los ladrones, deberían evitarse. (¡No se anuncie ante quien no debe hacerlo!) Especifique el destino de forma clara y establezca las otras marcas de forma vedada. De vez en cuando varíe la forma de identificación.

Considere la protección contra el robo cuando diseñe el embalaje, los flejes y precintos. Un envase débil o dañado incita al robo. Los contenedores (furgones) deben cerrarse firmemente con candado o precintarse; las cerraduras deben cambiarse ocasionalmente.

Evite el uso de cajas de segunda mano; entre otras cosas, las marcas anteriores de clavos y flejes dificultan, al inspeccionarlas, el determinar en ruta si ha habido robo.

i) *Marcas (en adición al párrafo precedente).*—Si se usa material de segunda mano para el embalaje, o si los cargamentos son reembalados, renueve o tache las antiguas marcas y etiquetas y aplique de forma clara las nuevas marcas. Dé instrucciones a los transitarios cuando haga falta un nuevo marcado. Considere lo ventajoso que resulta marcar en el exterior del contenedor las instrucciones de manipulación en dos lenguas (en especial la del país de destino) cuando sea posible. El uso de símbolos puede ser más efectivo que el de palabras. Cuando se embarquen mercancías peligrosas, insista en que se marquen los bultos de acuerdo con las disposiciones gubernativas.

Frecuentemente existe una distribución desigual de peso dentro de una caja cerrada; es aconsejable marcar tales cajas para indicar dónde deben colocarse las eslingas, cuando sea necesario.

j) *Informes de los clientes.*—Invite a sus clientes a hacer comentarios sobre la descarga de las mercancías, es decir, sobre las

condiciones en destino de las mercancías y el embalaje, especialmente cuando se ensayan nuevos métodos de embalaje. (Véase el cuestionario —Documento A— en la página 51.)

k) *Tamaño*.—Cuando diseñe un embalaje, tenga en cuenta que un bulto demasiado pequeño puede perderse en tránsito y, por contrario, uno demasiado grande o pesado puede estar sometido a una manipulación brusca, particularmente si no se dispone de un equipo de manipulación adecuado en el puerto de transbordo o en el puerto final de descarga o en tierra en los lugares donde se manipule.

l) *Responsabilidad del transportista*.—El Convenio Internacional para la Unificación de ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, de 1924, generalmente citado como Reglas de La Haya, consentido, o ratificado, o puesto en práctica de otra forma en la mayoría de los países, concede a los portadores una limitación de su responsabilidad por bulto (p. e., \$ 500 en los Estados Unidos; 2.000 francos en Francia; quedando pendiente modificaciones). A los cargadores convendrá tener en cuenta este factor cuando proyecten el tamaño y contenido de cada bulto.

m) *Reacondicionamiento en ruta*.—Comunique a los consignatarios que autoricen a sus agentes de aduanas u otro representante en el puerto de arribada para que suministren flejes o precintos cuando sean necesarios para las cajas que son inspeccionadas en el muelle o abiertas por las autoridades de aduanas, particularmente si existe un intenso tráfico hacia el interior.

Cuando las mercancías se transportan en sacos deben acompañar al cargamento sacos vacíos (al menos el 1 por 100 del total) de mayor tamaño, a fin de poder introducir los sacos con roturas en los de repuesto.

2. DEMORA Y EXPOSICIÓN.

La demora y exposición al aire libre contribuyen a aumentar el robo y el daño. La actividad de los cargadores y sus clientes acelerando el movimiento de las mercancías, particularmente en destino, es importante para conseguir la entrega de las mercancías en buenas condiciones. Por ejemplo, un importador de mercancías frágiles evitó los gastos de almacenaje demorando la retirada de sus mercancías en el puerto; sufrió el doble de roturas que las experimentadas por otro consignatario. Un importador de mercancías envasadas retiró rápidamente las mercancías y sufrió solamente un robo reducido, comparado con las grandes pérdidas de sus competidores menos cuidadosos.

a) *Entrega a los transportistas.*—No deposite su mercancía en muelle del transportista antes del tiempo establecido para su rebo y estiba. Consulte con los agentes del transportista y despachantes para reducir la innecesaria exposición.

b) *Entrega al consignatario.*—Apremie a sus clientes para que hagan cargo rápidamente de las mercancías. Ellos quieren mercancías sanas y no reclamaciones de seguros; por otra parte, una experiencia desfavorable de siniestros da lugar a primas de seguros más elevadas y costos más altos de las mercancías entregadas.

c) *Documentos de embarque.*—Envíe los documentos de embarque rápidamente (por correo aéreo, si es posible) para facilitar la acción del consignatario, el cual probablemente tendrá que resolver muchas formalidades de aduanas, licencias y de otra índole.

d) *Listas de embalaje.*—Cuando sea posible, incluya una lista de bultos embalados en cada uno de los contenedores destinados a un cargamento, para facilitar la inspección de aduanas sobre todo el cargamento y para permitir un peritaje rápido y completo, si se conoce de manifiesto que ha ocurrido robo o daño.

3. SELECCIÓN DEL TRANSPORTISTA.

Los servicios de los transportistas y sus métodos de operar varían; aquellos que ponen interés en la protección de la mercancía y en su buen manejo y estiba merecen su apoyo y el de su agente despachante. Algunas pruebas de la bondad de un transportista son:

- 1) ¿Tiene la entidad un programa positivo para la protección de las mercancías (un departamento o individuo responsable)?
- 2) ¿Realiza inspecciones periódicas, es decir, observaciones efectivas de los procedimientos de manipulación de la carga?
- 3) ¿Mantiene servicios regulares de guardia en los muelles y cajonadas o zonas vigiladas donde se almacenan mercancías valiosas o dañadas?
- 4) ¿Se cuenta a bordo con una estiba especial adecuada para la mercancía valiosa?
- 5) ¿Cuenta con un equipo moderno de carga y descarga para mercancías que necesitan una manipulación especial?
- 6) ¿Está dotada la flota de un equipo moderno de ventilación para evitar la condensación de la humedad en las bodegas, que pueda causar daños a la mercancía por vaho de bodega?
- 7) ¿Dispone el porteador de un número suficiente de vehículos de acarreo, dotados de acondicionadores de aire, para la protección de mercancías delicadas?

- b)* ¿Emite y acepta el transportista recibos adecuados y prudentes por las mercancías que recibe y entrega? ¿Pone en ejercicio su exención de responsabilidad respecto de las mercancías manifiestamente dañadas antes del embarque?
- i)* ¿Posee un sistema razonable de reclamaciones? ¿Acepta responsabilidad por pérdida o daño atribuible a manipulación, eimba o inspección inadecuadas, mientras las mercancías están bajo la custodia del transportista? Para las mercancías estibadas en «containers», este punto es visual.

4. RECOBROS.

Los cobros procedentes de las entidades responsables de la pérdida o daño sufrido por las mercancías de usted, reducirán la pérdida neta a pagar por el asegurador y, por tanto, disminuirán las primas del seguro, que se incluyen en los costos de la mercancía entregada. Además, el establecer responsabilidades estimula la protección de la carga en el futuro. Aquellos que no suelen ser considerados responsables, generalmente no están interesados en la prevención de pérdidas. La cooperación de sus clientes en los esfuerzos realizados para efectuar cobros es muy importante para usted. El consignatario es la persona que debe iniciar la acción en destino. Véase la sección dedicada a las recomendaciones para los consignatarios (págs. 12-13). Interese a sus clientes para que actúen rápidamente: *a)* informando sobre las pérdidas y daños a los comisarios de averías de sus aseguradores; *b)* presentando reclamaciones contra los transportistas y/o autoridades portuarias, y *c)* anotando claramente en los justificantes de entrega de las mercancías recibidas, las reservas referentes al estado real de las mercancías en el momento de su entrega.

5. REDUCCIÓN DE PÉRDIDAS.

Una vez ocurrida la pérdida o avería, hay muchos modos de contenerla o reducirla. La cooperación de su cliente es esencial: en su propio interés, en el de usted y en el del asegurador. El hecho de adoptar rápidamente medidas razonables y prácticas, proteger las mercancías contra pérdidas sucesivas —por ejemplo, taponando un barril que derrame, reacondicionando mercancía humedecida o acelerando la venta de la mercancía rehusada a través de los canales comerciales corrientes—. Las recomendaciones de peritos y comisarios de averías son de valiosa ayuda.

6. EMPLEO DE CONTENEDORES («CONTAINERS»).

En lo posible, debe estimularse el uso de contenedores, furgones y otras formas de agrupación de bultos. En algunos casos, los gobiernos deben modificar o adoptar una legislación que facilite el desarrollo de esta forma de transporte. En cuanto a recomendaciones específicas, véase la sección VIII de la presente publicación, dedicada al empleo de los «containers» (págs. 42 a 50).

7. NOTA SOBRE LA RESPONSABILIDAD DEL CARGADOR BAJO EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE DEL TRANSPORTISTA.

Los términos y condiciones del conocimiento de embarque generalmente responsabilizan a los cargadores en cuanto al embarque de las mercancías en buen estado, en embalajes o contenedores que garanticen la llegada segura durante un viaje normal y con la protección adicional necesaria, si las mercancías son susceptibles de sufrir daño durante las operaciones normales de carga y descarga del transportista. Si el cargador es el dueño de la mercancía durante el tránsito y ocurren pérdidas o daños, al cargador incumbe, generalmente, la responsabilidad de presentar rápidamente una reclamación, acompañando todos los documentos necesarios y certificados que la justifiquen, comunicando al transportista la pérdida o daño tan pronto como sea posible y tomando todas las medidas a su alcance para reducir la pérdida o daño, aunque el transportista pueda ser responsable de tal pérdida o daño. En el punto de destino es el consignatario quien debe tomar la iniciativa.

8. CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE LIMPIOS.

Es lamentable la práctica ocasional de algunos transportistas de extender conocimientos de embarque contra la entrega de cartas de garantía, en vez de anotar el estado de avería de las mercancías embarcadas. El terminar y no tolerar tal práctica interesa grandemente a cuantos están involucrados en el comercio internacional.

II. Cómo puede contribuir el receptor a la prevención de pérdidas o daños en mercancías

El receptor se beneficia recibiendo las mercancías en buenas condiciones y por la aplicación de unas primas de seguro mínimas. A menudo puede tomar medidas para proteger la mercancía y puede contribuir valiosamente a los esfuerzos del cargador, transportista y asegurador para conseguir este objetivo. El es el único que en el punto de destino de la mercancía puede actuar en beneficio de todas las partes interesadas para el éxito de la operación.

Se espera que el receptor seleccione prudentemente el agente de aduanas, transportista terrestre y perito. Cuando exista duda siempre es preferible consultar con el agente de su asegurador o con el agente de la Asociación Nacional de Aseguradores. (Véase la lista de Asociaciones Miembros de la I. U. M. I. en la cubierta posterior.)

1. RAPIDEZ EN LA RECEPCIÓN Y ENTREGA.

Las demoras en hacerse cargo de la mercancía y las exposiciones innecesarias de la misma aumentan los peligros de robo y daño. El beneficiarse del plazo libre permitido por las aduanas para evitar el almacenaje puede resultar más caro. Acuerde con los cargadores el rápido envío de los documentos de embarque. A la llegada de los documentos haga los arreglos preliminares para recibir y transbordar la mercancía. Prevea las dificultades referentes a la licencia de importación, disposiciones monetarias u otras regulaciones que puedan causar demoras a la entrega.

2. ACTÚE RÁPIDAMENTE A LA LLEGADA DE LA MERCANCÍA.

a) *Inspeccione las mercancías.* — Informe inmediatamente al comisario de averías del seguro sobre las averías o faltas de entrega e invite al transportista u otro depositario a asistir al peritaje. Es importante seguir las instrucciones del comisario de averías. NOTA: Si su inspección se efectúa en el muelle (es decir, en e

unto de descarga), procure que se efectúe sin demora, allí mismo, el peritaje de los daños y pérdidas.

b) *Presente la reclamación contra el transportista y/o autoridad portuaria u otro depositario en el caso de pérdida o daño.*—Preséntela aun en el caso de que la extensión total de la pérdida o daño no sea manifiesta; facilite los detalles con posterioridad. Tenga perfectamente informado al agente de los aseguradores. *No debe permitirse al transportista que demore la investigación y pago de las pérdidas más allá del plazo de prescripción legal para litigar.*

c) *Intente recobrar de los transportistas y otros custodios de la mercancía que sean responsables de la pérdida o daño de sus mercancías.*—El hecho de establecer responsabilidades fomenta la protección de las mercancías en el futuro. A los que no se les considera usualmente responsables, no les interesa la prevención de pérdidas. Asimismo, los recobros reducen la pérdida neta de los aseguradores y, por tanto, disminuyen los costos del seguro que se incluyen en los de las mercancías entregadas.

d) *Reduzca las pérdidas.*—Existen muchas medidas para contener y reducir las pérdidas o daños ocurridos. La cooperación del receptor tiene especial importancia. El hecho de adoptar rápidamente medidas razonables y prácticas protegerá las mercancías contra pérdidas sucesivas —por ejemplo, taponando un barril que derrame, reacondicionando mercancía humedecida o acelerando la venta de las mercancías rehusadas a través de los cauces comerciales corrientes—. Las recomendaciones de los peritos y comisarios de averías son de valiosa ayuda.

e) *Proteja las mercancías mientras estén en la aduana o sobre muelle.*—Si sus mercancías precisan reacondicionamiento o nuevos flejes o precintos, autorice a su agente de aduanas u otro representante para que haga lo necesario, incluso el suministro de los materiales adecuados para llevar a cabo la acción protectora.

3. EN NINGÚN CASO, EXCEPTO BAJO PROTESTA ESCRITA, ENTREGUE UN RECIBO LIMPIO CUANDO LAS MERCANCÍAS SE ENCUENTREN EN CONDICIONES DUDOSAS.

Anote claramente en cualquier recibo de entrega de las mercancías recibidas, las excepciones referentes al estado efectivo de las mismas en el momento de entrega. Las mercancías dañadas no deberían nunca ser trasladadas al almacén propio sin haber registrado el daño en el recibo de entrega (o sin que el representante de los aseguradores haya examinado las mercancías). Instruya a los agentes

expedidores o a los agentes de aduanas para que nunca se haga el cargo de las mercancías dañadas en el puerto o almacén de aduanas sin haber realizado estas acciones.

4. ACONSEJE A SU CARGADOR RESPECTO AL EMBALAJE.

El consignatario puede ser de gran ayuda recomendando el modelo y tipo de embalaje utilizable (incluyendo tales aspectos como el flejado, el almohadillado, la prevención contra moho y el tamaño), así como inspeccionando e informando sobre los fallos de los embalajes. Prestarán también ayuda las fotografías o la devolución de muestras de las cajas y contenedores averiados. Envíe informes especiales sobre nuevos productos o métodos de embalaje. Indique si es posible el uso de contenedores o si es practicable otro tipo de agrupación de mercancías. Remítase a la sección de estas recomendaciones que se refiera al cargador (págs. 5-11) y al uso de «containers» (págs. 42 a 50). Un modelo de cuestionario se da en el Documento A (pág. 51).

5. COOPERE CON LOS INTERESES DE LA COMUNIDAD PARA MEJORAR LAS CONDICIONES PORTUARIAS.

La mejora de las condiciones de seguridad y de otra índole en la zona portuaria exige generalmente la cooperación activa y atenta de muchos intereses, tanto comerciales como gubernamentales. A menos que se ponga en práctica la iniciativa y se mantenga la acción, persistirán las condiciones irregulares y a menudo intolerables. Colabore con su Ministerio de Comercio (Cámara de Comercio), su asociación comercial y sus autoridades para mejorar las condiciones. A continuación mencionamos algunas cuestiones dignas de ser tenidas en cuenta:

- a) ¿Tienen fácil acceso las personas no autorizadas a las zonas portuarias donde se suele almacenar o manipular la mercancía? ¿Está la zona portuaria cercada o protegida de otro modo para evitar el fácil acceso?
- b) ¿Existen vigilantes adecuados en la zona portuaria para prevenir los robos y hurtos?
- c) ¿Existen zonas especiales de almacenamiento para las mercancías averiadas o para las valiosas u otras especialmente susceptibles de robo y hurto?

- l) ¿Es causada la congestión de mercancías por falta de disposiciones adecuadas?
- e) ¿Se producen demoras en la entrega de mercancías por circunstancias materiales o por prácticas y procedimientos empleados en la zona portuaria?
- f) ¿Existe una zona de almacenaje cubierta para proteger las mercancías de las condiciones meteorológicas desfavorables?

Para más detalles, véase la sección de las recomendaciones sobre la prevención de pérdidas en mercancías situadas en las zonas de puertos y terminales (págs. 19 y siguientes).

III. Recomendaciones sobre la prevención de pérdidas en mercancías para los transportistas marítimos

Una de las mejores contribuciones al desenvolvimiento del comercio mundial es un programa positivo adoptado por los transportistas marítimos para la protección de mercancías.

A la inversa, las mercancías averiadas o perdidas implican un despilfarro económico de trabajo, materiales y servicios, así como un quebrantamiento de los planes y buenas intenciones de los clientes.

Hay que contar con el gran siniestro producido por un riesgo marítimo —es decir, de un incendio, un hundimiento, una embarrancada o una colisión—. Pero el objeto de este folleto es la pérdida evitable que resulte del humedecimiento de la mercancía, de la deficiente manipulación y estiba, de medidas de seguridad inadecuadas o de falta de contactos entre las partes interesadas para mejorar condiciones como la del embalaje.

La entrega de las mercancías en condiciones sanas es una buena práctica financiera. Es también una buena práctica de competencia. Se supone que los transportistas sólo son llamados a responder de un pequeño porcentaje de las pérdidas sufridas por las mercancías mientras estaban bajo su custodia. Por ello, una protección enérgica de la carga, además de reducir las reclamaciones pagadas por el

transportista, representará una ganancia aún mayor para los cliente; de aquél. *La protección organizada de la mercancía es una buena inversión.*

Los miembros de la Unión Internacional de Seguros de Transportes han acumulado grandes experiencias referentes a mercancías, puertos, terminales y transportistas. Por ende, y con el espíritu de ofrecer sugerencias constructivas y objetivas y de hacer participar en la información, los aseguradores de transportes han preparado las siguientes recomendaciones generales relativas a la protección de la carga. Su ejecución y los aspectos técnicos de la protección de la carga son cuestiones que caen dentro del alcance del armador o fletador.

1. TRIPULACIÓN Y NAVEGABILIDAD.

Las Leyes Marítimas imponen al armador y fletador la responsabilidad de elegir una buena tripulación y mantener su buque en buenas condiciones de navegabilidad. Sin embargo, la protección de la carga, como política consciente y programa enérgico, tanto en la mar como en tierra, exige algo más que esas acciones que cumplen con las disposiciones. Este folleto no es, ni puede ser, un manual de normas adecuadas para la administración de los buques. Los armadores o fletadores de espíritu progresista son aquellos que analizan y adoptan métodos prácticos de protección de la mercancía que tengan bajo su custodia —como el uso de contenedores, paletización y otras prácticas de agrupamiento; equipos y métodos modernos de manipulación de materiales en tierra y a flote; control del daño por vaho de bodega; separación y vigilancia de mercancías muy susceptibles de robo (por ejemplo, tinglados, almacenaje bajo llave, cámaras acorazadas); inspección frecuente y manutención de tuberías sanitarias, de agua potable, vapor o de otra índole que pasen a través del espacio destinado a la carga; inspección frecuente y manutención de escotillas, registros, ventiladores, termómetros, tuberías de sondas y otros medios de acceso al espacio destinado a la carga; entrenamiento del personal a bordo en la prevención y lucha contra incendios—. Estas son sólo algunas de las condiciones que determinan la calidad de una sana tripulación y de buena navegabilidad alcanzadas por el armador y fletador del buque. Sus clientes y aseguradores le juzgarán de acuerdo con ellas.

2. ESTABLEZCA UN DEPARTAMENTO DE PROTECCIÓN DE CARGA.

La protección de la mercancía encierra funciones que afectan tanto al departamento de explotación como al departamento de averías

seguros, al departamento de tráfico o ventas de mercancías y a los oficiales ejecutivos de una compañía de navegación. Un programa enérgico necesita la designación y el apoyo de una oficina especial que desarrolle la actividad de la protección de mercancías. Puede ser muy útil el empleo de peritos competentes para su asistencia a bordo y su consulta respecto a la prevención de daños y robos de mercancías. Los peritajes realizados con carácter interno instruyen al personal del buque sobre los problemas relativos a la estiba y al transporte de la mercancía.

5. CONSERVACIÓN Y ANÁLISIS DE REGISTROS DE PÉRDIDAS.

Los hechos que explican la experiencia de pérdidas o daños sufridos por las mercancías son fundamentales para un programa enérgico de protección de mercancías. Los oficiales del buque, el personal de muelles y los oficiales del departamento de explotación, en cooperación con los oficiales del departamento de averías, deberían establecer un sistema para el registro, la recopilación y el análisis periódico de la experiencia sobre reclamaciones. La determinación de la causa de la pérdida, los medios prácticos para prevenir la repetición y un programa de recomendaciones útiles, deberían ser funciones de un departamento de protección de carga o de un Comité interdepartamental o de algún oficial específicamente designado.

4. COOPERACIÓN CON LAS AUTORIDADES PORTUARIAS Y LAS AGRU-PACIONES COMERCIALES LOCALES.

Muchas causas de pérdidas y daños de las mercancías, en especial el robo y el hurto, son debidas a las condiciones inadecuadas de puertos y terminales. (Véase la sección de este folleto sobre «Recomendaciones sobre la Prevención de Pérdidas en Mercancías situadas en Zonas Portuarias y Terminales», en las págs. 19-23.) En muchos casos, el corregir esas condiciones no es posible sin que la industria y las autoridades gubernamentales de las zonas portuarias se enfrenten ampliamente con ellas y cooperen a su remedio. Generalmente ningún grupo, salvo alguna compañía aislada, puede iniciar con éxito una acción correctiva. Por ello, los armadores, los fletadores y sus agentes son, a menudo, los interesados más influyentes que tienen la capacidad, los medios y conocimientos técnicos y el interés financiero para conseguir la ayuda local y obtener una acción conjunta.

5. COOPERACIÓN CON CARGADORES Y RECEPTORES.

Los armadores y fletadores deben examinar urgentemente las secciones de este folleto referentes a las recomendaciones sobre la prevención de pérdidas en mercancías dirigidas a los cargadores y receptores. Estos son sus clientes. Usted tiene tanto interés como lo tienen los aseguradores de transportes en asistirles en todo lo referente a embalaje adecuado, marcas, rapidez en el recibo y entrega de las mercancías y en tomar todas las medidas necesarias para reducir las pérdidas y daños en las mercancías. (Véanse págs. 12-15.)

6. RECOMENDACIONES PARA LA BUENA ESTIBA DE LA MERCANCÍA, EN ESPECIAL DE MERCANCÍAS PELIGROSAS.

La rápida y continuada expansión en la variedad de mercancías ofrecidas para su transporte marítimo crea problemas para el personal de tierra y a flote conocer las características de cada mercancía. Las reglamentaciones nacionales e internacionales para marcar, manipular y estibar mercancías peligrosas, están aumentando continuamente. Por esta razón, es esencial en el interés público, así como en el del transportista y asegurador, que exista la coordinación más estrecha posible entre el armador y el fletador, asegurador marítimo y autoridad gubernamental (especialmente en el caso de mercancías peligrosas), a fin de desarrollar recomendaciones técnicas adecuadas para la estiba segura de las mercancías a bordo del buque. Los peritos competentes de mercancías pueden prestar una gran ayuda (*).

7. COOPERACIÓN CON LOS ASEGURADORES MARÍTIMOS.

Los aseguradores marítimos —individualmente, en asociaciones nacionales, en la Unión Internacional de Seguros de Transportes y a través de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (I. M. C. O.) u otras entidades apropiadas— recibirán muy complacidos las oportunidades de cooperar con los armadores y fletadores de buques, a fin de mejorar la protección de las mercancías, así como la seguridad en la mar. Los problemas de reducir los daños sufridos por las mercancías, de evitar experiencias como el daño por

(*) El National Cargo Bureau, Inc., ofrece a todos los interesados sus experiencias recogidas en los Estados Unidos de América. Dirijan sus solicitudes al mencionado Bureau, 99 John Street, New York, N. Y. 10038, o al American Institute of Marine Underwriters en las mismas señas.

ahorro de bodega y contaminación, de desarrollar los métodos de manipulación y estiba para las nuevas mercancías o nuevos embalajes de otras mercancías, etc., son asuntos todos en los que los aseguradores marítimos han obtenido muchas experiencias y están muy interesados en colaborar con los transportistas marítimos, cargadores, consignatarios y organizaciones de puertos y terminales.

IV. Recomendaciones sobre la prevención de pérdidas en mercancías situadas en las zonas de puertos y terminales

El movimiento de importación y exportación de carga a través de puertos terminales constituye un punto crítico en la corriente de mercancías del comercio internacional. La próspera ejecución de esta importante y compleja operación representa un paso interesante en el fluido tránsito de mercancías del fabricante al consumidor.

Al objeto de evitar daños, el uso del equipo de carga más adecuado es esencial cuando los buques cargan o descargan mercancías. Los continentes averiados favorecen el robo. Rara vez los buques llevan los repuestos apropiados de esos equipos. Por ende, las autoridades portuarias, los operadores de terminales y las sociedades de estibadores —particularmente en los puertos nuevos y en los que se hallan en período de desarrollo— deben necesariamente proveerse de equipos de carga adecuados. Por ejemplo, una eslinga de sogas ordinaria deteriora por lo menos algunos sacos de papel en una lingada; para manipular mercancías embaladas en sacos de papel, son preferibles eslingas anchas de lona, paletas o tableros de carga provistos de mallas laterales.

Los problemas con que se enfrentan los directores de puertos y gerentes de terminales son numerosos y variados; por ello, una comprensión clara de los problemas y el apoyo de estas recomendaciones por la industria y las autoridades portuarias ayudarán materialmente a reducir los casos de pillaje, robo y otros tipos de daños evitables a la carga.

1. Establezca un servicio de vigilantes entrenados (es decir, un Departamento de Protección), dirigido por un experto y com-

- puesto de hombres de un acreditado buen carácter. Cree un enlace con las autoridades de policía.
2. Clasifique la mercancía en carga especial y carga general, con el fin de proveer una protección esencial para la carga especial.
 3. Suministre al Departamento de Recepción y al de Protección las hojas de cuentas para la carga especial.
 4. Mantenga una supervisión continua de la carga especial por medio del Departamento de Protección, incluyendo cualquier período de tiempo que tal carga se encuentre depositada en la cubierta o durante el manejo hacia las bodegas del buque desde las mismas.
 5. Facilite y use apartados (jaulas cercadas y cerradas o patios) para la seguridad de cargas especiales (como las de muy elevado valor).
 6. Facilite zonas de almacenaje protegidas para los bultos y continentes rotos. Inspeccione rápidamente y reacondicione o reembale. Haga el esfuerzo máximo para retener la identificación de los continentes rotos y dañados y de las mercancías desembaladas en lotes sueltos.
 7. Tome las medidas necesarias para reducir todo daño de la carga. (Ejemplo: la mercancía mojada debería ser apilada en el muelle de modo que no cause daño a otra mercancía.) Debe prestarse especial atención a la manipulación de la mercancía descargada desde el fondo de las bodegas, en el caso de que haya entrado en contacto con agua o aceite, que a menudo se acumulan en estos espacios.
 8. Notifique rápidamente a los consignatarios o cargadores acerca de los continentes y mercancías que presenten roturas o daños, depositados en zonas especiales de almacenaje para carga averiada. Requiera a los consignatarios para que se hagan cargo rápidamente de la mercancía.
 9. Observe un buen cuidado:
 - a) Reparando rápidamente las cajas averiadas.
 - b) Evitando el amontonamiento desordenado de mercancías o pilas de madera; no facilitando lugares donde puedan esconderse las mercancías robadas.
 - c) Precintando todos aquellos lugares donde puedan esconderse pequeños paquetes, incluyendo aquellos de los vehículos y del equipo móvil del puerto.
 - d) Quitando regularmente los papeles y escombros que constituyen un riesgo de incendio.

10. Equípe y entrene al personal del muelle y del Departamento de Protección en el manejo del equipo extintor de incendios.
11. Instale sistemas adecuados de irrigadores en todos los cobertizos y almacenes.
12. Ponga anuncios prohibiendo fumar y haga cumplir las restricciones.
13. El personal del Departamento de Protección debe ser entrenado en la vigilancia y prevención de congestiones de tráfico durante las operaciones de carga y descarga que obstaculizarían el movimiento del equipo extintor de incendios y su personal, en el caso de una emergencia.
14. Los pasillos aéreos dan al personal del Departamento de Protección facilidades para supervisar las zonas donde la mercancía se encuentra apilada a alturas superiores a la vista.
15. Vigile el tráfico de camiones:
 - a) Inspeccionando todos los camiones, cuando dejen el muelle o la zona portuaria. Las puertas de la caja del camión no deben ser cerradas hasta que no haya sido inspeccionado.
 - b) Haciendo que los inspectores-comprobadores permanezcan en el camión hasta que abandone la zona vigilada.
 - c) Exigiendo a todos los camiones a la entrada del muelle o puerta de la zona vigilada la presentación del pase, tanto a la entrada como a la salida. Exija a los conductores que firmen, o bien un registro, o el pase a la llegada y partida.
 - d) Cuando no sea posible la inspección de cada camión, el Departamento de Protección debería organizar una comprobación rápida de los movimientos del camión y, especialmente en la puerta, de sus salidas.
 - e) Mantenga un registro de camiones en la entrada del muelle o puerta de la zona vigilada, en el que deberá anotar el encargado de la puerta el nombre de la compañía transportista, la matrícula del camión, nombre del conductor, hora de llegada y partida, finalidad de la visita (recoger o entregar mercancía) y una anotación respecto a aquellos camiones que entren en el muelle a recoger mercancía, haciendo referencia a si el camión estaba vacío o cargado parcialmente y, en cuanto a los que entren a entregar carga, anotar si al dejar el muelle estaban vacíos o parcialmente cargados.

16. El trazado de terminales modernos da preferencia al uso de plataformas exteriores de recepción (descarga) y carga, reduciendo con ello el tráfico del muelle, el personal y las oportunidades de robo de mercancías. Este trazado de terminales debería estimularse.
17. Instale iluminación adecuada dentro del muelle mediante cables a lo largo de caminos y en todas las zonas de almacenaje vigiladas.
18. Durante las operaciones nocturnas, facilite reflectores adecuados en el muelle y zonas a bordo del buque. Sin embargo, las luces en las bodegas de los buques no deberían dejarse descuidadas y deberían apagarse cuando terminen los trabajos o cuando no se necesiten por más tiempo. Las operaciones nocturnas deberían llevarse a cabo lo menos posible, pues la oscuridad invita al robo y al pillaje aun en el caso de instalar la luz necesaria.
19. Instale el adecuado sistema de alarma contra robos para protección y uso de los vigilantes durante los días de fiesta, fines de semana y noches en que el muelle o zona portuaria estén inactivos.
20. Establezca un registro para el equipo flotante. Siempre que sea posible, registre las barcasas y otros equipos flotantes, cuando zarpen.
21. Mantenga una vigilancia sobre todas las barcasas que estén amarradas al costado del buque durante la noche y con carga a bordo; una barcaza sin vigilancia durante la noche es una invitación abierta a las pequeñas embarcaciones merodeando en el puerto.
22. En cuanto al buque:
 - a) Un miembro de la tripulación y un vigilante de tierra deberían estar continuamente de servicio en la escala.
 - b) Un vigilante debería estar de servicio en las escotillas o encajonados cerrados durante la estiba o descarga de mercancías especiales.
 - c) Los candados de los encajonados cerrados para mercancía especial existentes a bordo deberían ser inspeccionados regularmente y cambiados frecuentemente. La experiencia muestra que a menudo necesitan ser reparados y que el uso continuado estimula a los ladrones a hacer y usar duplicados de las llaves.
 - d) Sólo los visitantes que tengan intereses comerciales a bor-

do deberían ser admitidos a bordo; deberían emitirse pases que fuesen retirados después de zarpado el buque.

- e) Debería proveerse un vestíbulo o sala de espera para los pasajeros y sus invitados, no permitiéndoles deambular por el muelle.
- 23. No debería permitirse a los vehículos particulares aparcar en el muelle o zona de almacenaje vigilada. Si se permite, deberían ser registrados a la salida.
- 24. Los permisos de entrada al puerto deberían reducirse al mínimo. A ninguna persona no autorizada debería estar permitido visitar a los empleados ocupados en el muelle, o zona portuaria vigilada, durante las horas de trabajo.
- 25. Los empleados ocupados en el muelle, terminal o zona portuaria vigilada, que sean culpables de robo o hurto, deberían ser entregados a la policía y, los registrados con una ficha de reincidentes, deberían quedar privados permanentemente de los derechos de empleo en el puerto y zonas terminales.
- 26. De modo que se distinga llamativamente, deben colocarse avisos como «Los ladrones serán perseguidos con todo el rigor de las leyes», u otras señales de advertencia para prevenir a los infractores de que no serán tratados con indulgencia.
- 27. Debería exigirse a los empleados ocupados en el muelle o buque que obtengan un pase de propiedad personal para mostrarlo en la puerta, cuando salgan con algún paquete.
- 28. A los empleados de los contratistas de reparaciones, que normalmente suelen llevar su propio equipo en grandes envases cerrados o camiones, debería exigírseles que abran tales cajas para ser inspeccionadas por el personal del Departamento de Protección, cuando abandonen las zonas vigiladas.
- 29. Designe Comités Consultivos para la protección de carga entre los empleados del muelle y terminal que ostenten la categoría de inspectores. Haga que estudien las causas de pérdidas y que recomienden métodos correctivos y de mejora.

Como suplemento de lo anterior, y como ejemplo de cooperación dentro de una zona portuaria, a continuación se expone una descripción de la Oficina de Seguridad, Nueva York, la cual es sostenida por los aseguradores marítimos, armadores, fletadores, consignatarios de terminal, almacenistas, transportistas terrestres y otros intereses comerciales del puerto de Nueva York. La ofensiva de la Oficina contra el robo y hurto ha sido efectiva. Podrá obtenerse más información escribiendo a la Oficina (Security Bureau, Inc.) en 67 Broad Street, New York, N. Y. 10.004.

V. Historia de la Oficina de Seguridad, Nueva York (*). (The Security Bureau, Inc.)

Cuando en 1925 las condiciones de robo y hurto en los muelles del puerto de Nueva York alcanzaron proporciones alarmantes, los dirigentes de entidades de seguros de transportes, compañías navieras, empresas de gabarraje, ferrocarriles, estibadores, servicios de vigilancia y otros intereses portuarios, reconocieron la necesidad imperiosa de organizar una acción correctiva. Una reunión de los varios sectores de la industria marítima fue convocada en enero de 1926 y su resultado fue la creación de un Comité de Intereses Marítimos del Puerto de Nueva York para la Supresión del Robo y Pillaje, incorporándose al mismo muchos ejecutivos principales que representaban los distintos intereses portuarios.

El Comité funcionó únicamente como una organización voluntaria, sin presupuesto fijo, ni personal pagado. Su ayuda financiera se nutría de las contribuciones de las entidades marítimas. Sus primeros esfuerzos se dirigieron a conseguir una concentración más efectiva del cumplimiento de las leyes que rigen en el muelle. Instigó al Departamento de Policía de la ciudad de Nueva York para que aumentase el número de detectives, patrullas, lanchas y canoas patrulleras y otros equipos asignados al muelle. Sus esfuerzos dieron como resultado la formación de una escuadra especial centralizada de detectives, la cual dedicó todos sus esfuerzos a la investigación del delito en el muelle. Otros fines del Comité fueron las barcas chatarreras, las cuales no estaban sujetas, a la sazón, a una licencia y vigilancia efectivas y de las que se sospechaba que constituían la mayor fuga de la propiedad robada en el muelle. Las actividades del Comité en esta zona no sólo produjeron una inspección más estrecha en las barcas chatarreras, sino que un cierto grado de orden fue resultado de una reducción drástica en el número de barcas chatarreras que obtuvieron licencia.

En abril de 1928 el trabajo del Comité requirió una reorganización formal. De acuerdo con ello, se constituyó en corporación y asumió el nombre de «Oficina para la Supresión del Robo y Pilla-

(*) Por Jeremiah J. Sullivan, Vicepresidente Ejecutivo de la Oficina de Seguridad.

e». Sesenta y cinco compañías constituyeron la corporación como miembros, representando a los intereses navieros y marítimos. Se estableció un plan fijo de cuotas de los miembros, contratándose un director asalariado para continuar el trabajo del Comité. En primer lugar, la nueva Oficina trató de interesar a los distintos órganos de orden público para que aplicasen mayores esfuerzos y designasen personal adicional para combatir el problema de robo y hurto del muelle, actuando como nexo activo de estos órganos. Empezó un programa de recopilación de datos de sus miembros sobre pérdidas en el muelle, tratando de llegar a ser una especie de cámara de compensación respecto a tales informaciones.

La Oficina continuó actuando de este modo durante algunos años, encontrando dificultades en la obtención de fondos y en la resistencia por parte de las compañías navieras al suministro de datos sobre pérdidas.

Alarmados por las desconcertantes pérdidas que ocurrieron en el puerto de Nueva York a continuación de la Segunda Guerra Mundial, cuando la costosa mercancía civil fue reintroducida en el comercio, la industria convocó una reunión, en abril de 1946. Entonces se decidió reactivar la antigua Oficina y sus estatutos fueron modificados para amoldarlos a las condiciones vigentes.

Se estableció una tarifa exacta de cuotas para los miembros, de acuerdo con los varios tipos de su negocio. Estas categorías fueron subdivididas posteriormente, como en el caso de las compañías navieras, dependiendo del volumen de negocios que manejaba cada una y según se desprendía del número de llegadas y salidas de sus buques realizadas en el puerto de Nueva York.

El trabajo de la nueva organización fue acometido, en febrero de 1947, cuando contrató, en régimen de ocupación completa, a un agente veterano del F. B. I. (Federal Bureau of Investigation —Oficina Federal de Investigaciones—, equivalente a Policía Federal) como vicepresidente ejecutivo remunerado. Además, se contrató un cuadro de investigadores, abogados y personal de oficina, todos los cuales tenían previa experiencia sobre la aplicación de la ley y la Oficina empezó a trabajar seriamente. En junio de 1947 adaptó su nombre a la nueva actividad, llamándose Oficina de Seguridad.

En un principio, el trabajo de la Oficina se centró en efectuar reconocimientos sobre la seguridad en los diferentes muelles, almacenes y otros locales de sus miembros. Como resultado de ellos se elaboraron recomendaciones y se sugirieron procedimientos para ayudar a reducir el número de robos y hurtos. Anuncios con el texto «LADRONES, CUIDADO», se colocaron en los principales lugares de los locales de los miembros, lo cual sirvió para advertir a los

ladrones en potencia que se llevaría a cabo el arresto y procesamiento en todo caso de robo y que se aplicarían las máximas penas a los que fueran convictos de latrocinio.

A fin de superar los temores y dudas que desde tiempo se abrigan sobre la iniciación de procedimientos penales, la Oficina repartió boletines entre sus miembros, explicando las medidas adoptadas en los procesamientos y operaciones de los diversos tribunales penales. Se preparó y distribuyó un compendio de leyes referentes a ratería, falso arresto, prisión indebida, acusación maliciosa y difamación. De todo ello resultó una decidida mejora en la actitud de la industria respecto al procesamiento.

Desde los primeros días de su historia la Oficina adoptó estrechamente ciertas directrices. La primera de éstas fue el incoar procesamientos criminales cuando fuere y donde fuere que la evidencia legal los apoyase. Otro principio que la Oficina incorporó a sus funciones investigadoras fue la resolución de no intentar competir con los diferentes órganos de orden público, ni usurpar sus poderes. La finalidad de la Oficina era, más bien, asistir a estos órganos, sirviendo como medio transmisor de informaciones y datos sobre las pérdidas en los muelles. Otro principio básico de la Oficina fue evitar concienzudamente verse implicada en los asuntos referentes a las relaciones entre patrón y empleado del personal del muelle. Desde el primer momento de la creación de la Oficina se patentizó que cualquier interferencia de este orden abocaría a dificultades con sindicatos, etc., que podrían estorbar las funciones de la Oficina.

En un primer intento de elevar la posición social de los vigilantes de muelles, la Oficina abogó por una legislación que determinara que a tales vigilantes les fueran registradas las huellas dactilares y los gravados de antecedentes penales fuesen excluidos de su empleo, legislación que tuvo éxito, siendo aprobada.

Entre las primeras medidas de seguridad recomendadas por la Oficina, y que demostraron ser de gran efectividad, estuvo la sugerencia de mantener en cada muelle un registro de camiones en el que se anotaba no sólo la compañía transportista y la matrícula del camión, sino también el nombre del conductor, y ello para cada entrega y retirada de mercancías.

Durante el transcurso de los años, la Oficina ha pedido que sus miembros le comuniquen todas las pérdidas. Los datos sobre pérdidas, recopilados de este modo por la Oficina, han servido de gran ayuda a los órganos de orden público. Una tal «cámara de compensación» de informaciones sobre pérdidas sirve para señalar minuciosamente la vulnerabilidad de ciertas mercancías al robo, para marcar ciertas zonas sensibles, para descubrir al personal sospecho-

so y para estudiar las formas de pérdida y los métodos de operación empleados, tanto por los ladrones como por los receptores.

Incluida entre las funciones generales y servicios que la Oficina presta a sus miembros está la investigación de las pérdidas comunicadas. Desarrolla todos los oportunos detalles del embarque, investigando sus movimientos desde el expedidor al consignatario. Son examinados los documentos comprobantes, tales como hojas de entrega, conocimientos de embarque, recibos de muelle y facturas. Se señalan los nombres de los conductores de camiones y personal del muelle relacionados con el cargamento. Igualmente se fijan la hora de la descarga del buque o entrega al muelle, la ubicación de la mercancía en el muelle, las condiciones del envase, marcas y números del embalaje. Además, se recopila una descripción detallada de la carga perdida, incluyendo su valor, identificando su tamaño, etiquetas, marcas comerciales, números de serie, posibles salidas para la venta y otras características especiales. La información así reunida a menudo ha ayudado a la recuperación e identificación de la mercancía robada, cuando se siguió su pista hasta un receptor fraudulento. A todos los miembros y órganos de orden público interesados les son suministrados los informes escritos de los esfuerzos indagatorios de la Oficina.

Cuando se practica una detención o se proyecta realizarla y se convoca a un miembro de la Oficina para firmar una denuncia, se consulta al personal de la Asesoría Jurídica de la Oficina. Después de efectuados un cuidadoso análisis y revisión de la evidencia disponible, tales como la identificación de la mercancía recuperada y las pruebas de su pérdida, a fin de determinar si tal evidencia es legalmente suficiente para garantizar la firma de una denuncia, entonces se decide quién será el demandante adecuado. La forma de la demanda, la acusación y los documentos justificativos necesarios para los oficiales que efectúen la detención son todos asuntos de necesaria consideración.

Desde la formación de la Oficina ninguna compañía miembro ha estado sujeta a procedimiento jurídico alguno ocasionado por la firma de una demanda criminal, cuando se ha consultado a la Oficina. No se puede recalcar suficientemente la importancia de estos esfuerzos. Han eliminado la duda y ansiedad que una vez fueron típicas de la industria, cuando se requería a una compañía para firmar una demanda.

Después de firmar la demanda el trabajo de la Oficina continúa en el caso especial. En cada etapa del procedimiento trabaja en estrecha armonía con el fiscal del distrito, presentando testigos, evidencia documental, etc.

Por término medio, el personal de la Asesoría Jurídica de la Oficina hace comparencias en más de trescientos casos al año en nombre de sus miembros y ante los diversos Tribunales penales y órganos administrativos. Una impresionante suma de muchos centenares de condenas ha sido obtenida durante su breve historia, con sentencias que llegaron hasta diez años de prisión. Cientos de miles de dólares, valor de las mercancías robadas, han sido recobrados en los casos tramitados por la Oficina.

En nombre de las compañías de seguros se han practicado extensos peritajes, protegiendo muchos embarques durante un período de tiempo. Aunque estas investigaciones no hayan resultado en condenas, o recobros de la propiedad robada, han señalado dónde y cómo ocurrían las pérdidas. Adoptando alternativamente medios distintos de expedición por tierra, cambios de embalaje, etc., recomendados por la Oficina, estas pérdidas llegaron a un punto muerto.

En años recientes, con el rápido y gran aumento del transporte aéreo, la Oficina ha investigado en muchas pérdidas importantes sufridas en los aeropuertos de la zona de la gran Nueva York por las compañías de seguros adheridas.

En los últimos años la Oficina ha llevado a cabo, a fin de aumentar la efectividad del servicio de vigilancia de muelles, una serie de cursos de entrenamiento para los vigilantes recién nombrados y cursos de repaso para aquellos ya experimentados.

La Oficina también lleva a efecto un programa continuado, recomendando medidas para la prevención de pérdidas. Se ha llamado la atención sobre la necesidad de emplear embalaje adecuado y suprimir anuncios reveladores o propaganda descriptiva de las cajas u otros bultos conteniendo mercancía costosa o susceptible de ser robada. Se han facilitado recomendaciones para la mejor confrontación interna de los documentos de embarque, sobre el aumento de seguridad de los locales, etc.

A través de los años, la Oficina ha disfrutado de relaciones excelentes con los distintos órganos de orden público de la ciudad, del estado y los federales que tienen jurisdicción en el muelle. La mutua cooperación ha demostrado ser de gran ayuda para suprimir los robos y hurtos del puerto.

Durante su breve historia, la Oficina de Seguridad ha logrado la más favorable notoriedad en muchos ambientes, tanto nacionales como extranjeros. Los periódicos, revistas y publicaciones comerciales han publicado numerosos artículos e informes sobre su trabajo. Se han recibido consultas desde lejanos puertos sobre las actividades de la Oficina. Los éxitos de la Oficina se han ganado repetidas alaban-

zas, no solicitadas, de sus miembros, de la industria marítima y de las más altas jerarquías de los funcionarios de la Administración pública, de justicia y orden público.

Los miembros de la Oficina corrientemente representan los diversos sectores de la gran industria marítima, comprendiendo intereses de empresas navieras, seguros, estibadores, vigilancia, remolques, transporte portuario, transporte motorizado terrestre y almacenes. Estas compañías son miembros voluntarios que contribuyen al mantenimiento de esta agencia particular, de acuerdo con el tipo y volumen de sus negocios.

La marcha acelerada que acusa la «containerización» de los cargamentos por vía marítima hace necesarias nuevas intervenciones en favor de la seguridad. Si bien no sea posible aún evaluar el robo y pillaje, la experiencia de la Oficina demuestra que el uso de «containers» no desarraigará completamente estas pérdidas. Estará siempre presente el factor humano. Facilita efectivamente el encubrimiento de pérdidas el fallo en comprobar correctamente los precintos del «container», determinando si están intactos y son realmente los precintos originales colocados a su embarque. Cualquiera sucesiva investigación de la pérdida con objeto de puntualizar su origen o la responsabilidad de la misma, es dificultada por esa inadvertencia. En algunos casos, cuando «containers» enteros cargados de mercancía valiosa fueron robados, se ha puesto de manifiesto paladinamente hasta qué grado está expuesta al peligro la industria. La Oficina está manteniéndose al corriente de las nuevas técnicas referentes a la manipulación de la carga y se apoya en las recomendaciones sobre seguridad adoptadas por la industria y basadas en sus experiencias, a fin de prevenir pérdidas en el futuro.

Hoy día, la Oficina de Seguridad está reconocida como una fuerza vital para la supresión de los robos y hurtos en el puerto. Sus años de dedicación a este objetivo reflejan positivamente la autoidad de aquellos líderes industriales, cívicamente conscientes, que concibieron la idea de una agencia particular de esta índole y que continúan prestándole su apoyo económico y moral a través de los años.

VI. Cómo pueden contribuir los manipuladores de los terminales aéreos a la prevención de pérdidas en mercancías

Los terminales de mercancías en los mayores aeropuertos internacionales deben prever una intensificación de la corriente de mercancías. Algunos aspectos en el funcionamiento de los terminales de carga han dado lugar a graves reclamaciones por pérdidas o averías en las mercancías. He aquí algunas sugerencias para la protección de la carga y prevención de pérdidas.

El embalaje debería ser suficiente para resistir toda la manipulación, el traslado hacia el aeropuerto y desde el mismo, la remoción dentro del terminal y el ingreso en el avión y la retirada del mismo. Los transportistas aéreos establecen solamente requisitos generales del embalaje, haciendo constar que:

- a) Las mercancías que pueden ir enteramente envueltas deberán solamente estar embaladas en embalajes suficientemente fuertes, que estén cerrados con seguridad y de construcción adecuada para prevenir derrames (cernido) del artículo y ofrecer protección en casos de cambio de temperatura, humedad, etc.;
- b) Los artículos y embalajes susceptibles de rotura y perforación deben quedar protegidos contra el derrame y la rotura, y
- c) Los embalajes deberán ser capaces de resistir todas las condiciones incidentales al transporte (con inclusión de la manipulación) y de prevenir el fácil acceso al pillaje, a las lesiones personales y al deterioro de cualesquiera otros objetos.

Las tarifas de los transportistas establecen especificaciones concretas por los «Reglamentos Referentes al Transporte de Determinados Artículos». Para los artículos no determinados, incluso los porteados en «containers», el embalaje debería ser definido a fin de proteger el producto embarcado contra algunos o todos los riesgos comunes, como lo son:

- a) El deterioro producido mecánicamente por la manipulación;
- b) La pérdida del producto por su salida del embalaje;
- c) El robo o hurto;

- d) La penetración de polvo o suciedad;
- e) La humedad o el agua;
- f) La alteración química, incluso la corrosión;
- g) La contaminación o pérdida de sabor y/u olor;
- h) La infestación por insectos, y
- i) El florecimiento y enmohecimiento.

1. EL TERMINAL DE MERCANCÍAS.

El terminal aéreo de mercancías debería estar situado de modo que estuviese aislado de otras actividades del aeropuerto. Reduciendo así en la zona el acceso de personas y el tráfico, podrá realizarse con mayor facilidad la estrecha vigilancia de los usuarios del terminal de mercancías que acuden de buena fe.

Los mecanismos de cerraduras en las puertas deberían ser adecuados y comprobados con regularidad. Este punto es de particular necesidad en aquellas estaciones que no operan durante las veinticuatro horas del día o los siete días de la semana. Las puertas situadas encima de la planta baja o de entradas laterales y aseguradas solamente por un pestillo no están cerradas adecuadamente; cualquier persona que se oculte en la estación hasta pasadas las horas de cierre tiene fácil salida de los locales con las mercancías robadas.

Los dispositivos de la iluminación para la carga y descarga nocturnas en los aviones de tráfico combinado están necesitados generalmente de mejora. Con demasiada frecuencia durante esas operaciones el equipo manipulador de materiales depende de la luz. Por consiguiente, cuando los vehículos se alejan del avión, la oscuridad resultante favorece los robos o contribuye a que los manipuladores que atienden el avión traten con rudeza el cargamento.

Las zonas destinadas a la carga aérea deberían estar cercadas por una *valla perimétrica*, como, por ejemplo, una reja de eslabón de cadena con una altura de siete pies (2,135 m.). Las entradas o salidas deberían quedar protegidas por un vigilante, o por un rayo fotoeléctrico atendido por un vigilante ambulante, o por una pantalla de televisión de circuito cerrado. Los dispositivos de televisión deberían colocarse en sitios donde fuesen observados con frecuencia por el interventor del depósito, o el oficial encargado de la seguridad.

El terminal de mercancías debería tener una *cámara acorazada* donde puedan estar protegidos los cargamentos valiosos y las mercancías atractivas para los ladrones. Esas cámaras no deberían contener otra cosa. Sería preferible que tuviesen una sola entrada, ce-

rrada seguramente cuando no se trabaje en la zona. Las ventanas deberían quedar protegidas. El número de llaves de acceso a la puerta debería ser reducido y entregado solamente al personal director de la vigilancia, el que debe responsabilizarse de su uso. Las llaves no deberían guardarse en lugares a los que el personal no autorizado tuviere acceso. Es preferible que las cajas de caudales (cajas de seguridad) sean provistas cada una de dos cerraduras cuyas llaves estuvieran en poder de dos personas distintas.

Debería sostenerse un inventario continuado del contenido de la cámara acorazada y a guisa de diario de navegación deberían registrarse las personas que introdujeran y sacaran objetos y las fechas y horas. Es altamente deseable que la cámara acorazada esté construida con materiales a prueba de fuego y agua y equipada con válvulas rociadoras (*sprinklers*).

Se recomienda el uso, donde sea posible, de *hojas de cristal espejo*. Este cristal permite ver en una dirección únicamente y es un medio eficaz para disuadir del robo y hurto. El hecho de conocer los empleados que existe una vigilancia del lugar, mediante el uso del cristal de «dirección única», actuará reduciendo la tentación de robar.

Se recomienda *la mecanización* dentro y fuera del depósito. Los acarreadores en cadena metálicos, plataformas de transferencia y otro equipo de manipulación de material moderno pueden producir costos bajos de manejo y un rápido movimiento de la mercancía. También reduce las pérdidas y averías producidas por las incidencias del manejo de la carga.

Son esenciales la *exacta comprobación* de la carga por los documentos cuando se traslade dentro o fuera de los depósitos y una *administración de buen padre de familia*.

La mercancía presentada para su facturación debería rechazarse, si estuviera embalada insuficiente o deficientemente, o no estuviera en orden en cualquier otro sentido. Cuando, una vez admitido, un cargamento fuera averiado, un enfardador debería reparar el embalaje exterior a fin de prevenir sucesivas pérdidas o averías.

Cada porteador aéreo debería poseer un procedimiento determinado para *trazar rápidamente las faltas y los excesos de bultos*. Las líneas combinadas deberían también asociarse al programa de un porteador por razón de los transbordos y los intercambios entre los porteadores. Un grupo central coordinador debería operar resolviendo y corrigiendo cualesquiera problemas.

2. EL PERSONAL DEL TERMINAL.

Los portadores deberían sostener una *protección mediante vigilantes*. Los vigilantes deberían escogerse cuidadosamente y estar entrenados, uniformados, armados, motorizados y equipados con radio-teléfonos. Sus puestos deberían alternarse y se les debería recordar que eviten familiaridades con los conductores de camiones. Deberían estar sometidos a la jurisdicción de los oficiales de seguridad del porteador, los cuales, a su vez, responderían frente a la alta dirección. Un oficial de seguridad debería recopilar y dar a conocer las reglas y reglamentos de seguridad. Debería imponer castigos a los infractores.

El guarda situado a la entrada de la zona del terminal debería extender pases de entrada para los camiones y otros vehículos y llevar un cuaderno de entradas y salidas de camiones, registrando en el cuaderno y en el pase el nombre del conductor y matrícula. Los pases de entrada deberían ser devueltos al abandonar la zona vigilada. El personal del terminal debería exigir a todo el que llegase a retirar mercancías, que exhiba un pase de entrada y firme de modo legible un recibo por la carga entregada y registrar su número de trabajo, si posee esa clase de identificación. Cuando el conductor o consignatario extienda órdenes de recogida, el personal encargado de las mercancías debería recabar una copia de la orden de recogida.

Cada portador debería disponer de un *director de prevención de pérdidas y daños*, responsable frente a la alta dirección y colaborando en contacto con el oficial de seguridad. Ambos deberían ser consultados por los ingenieros o arquitectos, cuando se planeen trazados del terminal.

Debería existir una Asociación que organizase regularmente reuniones conjuntas de los directores de la prevención de pérdidas al objeto de cambiar impresiones y estimular la adhesión a las reglamentaciones. Estas gestiones podrían realizarse probablemente en cooperación con la Asociación Internacional de Transportes Aéreos (International Air Transport Association, I. A. T. A.).

Cada portador debería llevar a cabo periódicamente *campañas de prevención de pérdidas* con el objeto de familiarizar al personal con los problemas de pérdidas y averías y su prevención. Esas campañas deberían ser reforzadas por rótulos y programas estimulantes.

En el entrenamiento elemental de los empleados debería incluirse el educarles a prevenir las pérdidas, dándoles instrucciones apropiadas relativas a la manipulación de los materiales, la observancia de etiquetas llamativas (especialmente la de «este lado arriba»), la

toma de anotaciones sobre embalajes desordenados y lo que proceda hacer con los mismos, tales como dónde y de qué modo repararlos.

Debería estrecharse la vigilancia en las zonas de *aparcamientos de los empleados*. Las autorizaciones para los coches deberían ser extendidas y cambiadas periódicamente, con preferencia cada mes. Las zonas de aparcamiento deberían quedar cercadas de manera que los movimientos de los empleados, acudiendo a sus automóviles o viniendo de ellos, pudieran ser comprobados por los vigilantes.

Los portadores deberían practicar una estricta vigilancia de las *identificaciones de sus empleados*. Los manipuladores de mercancías en el terminal y en las rampas deberían llevar tarjetas de identidad, con preferencia en tarjetas de tipo insignia, susceptibles de ser siempre vistas y comprobadas. La identificación inhibirá al personal no autorizado de circular en el terminal de mercancías. La tarjeta de identidad debería contener una breve descripción del empleado, su fotografía y sus huellas dactilares. El personal de vigilancia podría llevar un escudo de color distinto. Al estudiar su incorporación en el empleo, las referencias personales del solicitante deberían comprobarse cuidadosamente. Todo el personal del terminal de carga debería quedar registrado por sus huellas dactilares.

Se recomienda la *inspección de seguridad de los empleados*, si bien sea difícil realizar. Acaso sea suficiente la comprobación incidental. Cuando surja una circunstancia agudizada de robo y pillaje, debería tomarse en consideración la aplicación de aparatos electrónicos para detectar objetos escondidos, de metal u otros materiales.

Eliminense las personas que no sean empleados.—Al objeto de alejar de los terminales toda clase de personal no sujeto a la jurisdicción del porteador, no deberían arrendarse espacios de los terminales de carga aérea a transitarios de mercancías o empresas dedicadas a cualesquiera otras operaciones ajenas a las del porteador.

3. DOCUMENTOS Y RELACIONES; PROCEDIMIENTOS DE LA RECEPCIÓN.

Es virtual comprobar cuidadosamente la mercancía por los *documentos de embarque*, cuando se ingresen en los depósitos de mercancías o se retiren de los mismos. Deberían ser examinados y contados los bultos en los lugares de recogida y entrega del terminal. Las unidades que no estuvieren en orden o fueren insuficientemente embaladas, deberían rehusarse en los mostradores de recepción. (Sin embargo, las unidades que manifestasen deterioros externos del embalaje que fuesen reparables, deberían admitirse, efectuando las anotaciones adecuadas en los recibos del terminal. Esos embalajes deberían reacondicionarse inmediatamente.) La mercancía facturada que

fuese averiada estando en curso de los procedimientos del porteador, debería ser comprobada, realizándose las anotaciones adecuadas a fin de establecer las responsabilidades por las irregularidades observadas. Esos bultos deberían también apartarse en un sitio seguro, efectuándose un inventario de su contenido y reparando su empaque cuanto antes se presente la ocasión para prevenir ulteriores daños o pérdidas. Al efectuar la entrega de la mercancía, deberían recabarse en el acto los recibos correspondientes y no varias horas después.

Debería idearse un sistema que facultase a las autoridades postales para recibir documentaciones importantes del avión entrante de modo que puedan comprobar el número de sacas del correo cuando éstas fuesen descargadas.

Es muy útil pesar los bultos individuales de un cargamento para comprobar el peso declarado en los documentos que acompañan el cargamento.

Registrando cuidadosamente y extendiendo limpiamente las hojas de ruta, los manifiestos de carga y demás documentos importantes, se ayudará a localizar los cargamentos extraviados. Anótense en registros la hora y el lugar del movimiento de las consignaciones. Esos registros prestan asistencia al determinar las responsabilidades por las pérdidas u otras averías de la mercancía y al reducir los casos de direcciones equivocadas de los cargamentos. Establecen pautas de fluidez susceptibles de sugerir procedimientos que economizan tiempo y dinero.

Constituye un elemento importantísimo de cualquier programa de prevención de pérdidas o averías, un sistema de *información de todas las pérdidas* a un centro de vigilancia que debería estar situado en la escala administrativa superior. Los informes deberían especificar la causa, naturaleza y cuantía de las pérdidas. Deberían ser presentados rápidamente y ser completos y exactos. Deberían analizarse por el director de la prevención de pérdidas y servir de base de su campaña combatiendo pérdidas específicas en determinadas localidades. Dichos informes permitirán al director estudiar si ciertos géneros o ciertos cargadores están *relacionados* con pérdidas excesivas o acusan una alta cuota de frecuencia. La frecuencia de pérdidas o averías reiteradas es a menudo la llave por la cual se corrigen o reducen esas pérdidas o averías.

También deberían notificarse las pérdidas de mercancías a las autoridades de policía competentes.

A continuación figura un resumen de los aspectos más a propósito para la documentación a los que es preciso prestar atención.

a) *Recepción de la mercancía:*

- Expídase recibo indicando la exacta condición del cargamento.
- Verifíquese que el cargamento está correctamente documentado.
- Verifíquense los pesos que figuran en los documentos.
- Verifíquense las fechas de los documentos.
- Verifíquense las firmas prestadas en el recibo.
- Regístrese el número de la licencia del conductor u otro documento de identidad.
- En los casos de cargamentos fragmentados, cerciórese de que los documentos están debidamente preparados para acompañar las respectivas partidas.
- Instruya a los empleados en el manejo de los impresos y en la aplicación de procedimientos.

b) *La localización de cargamentos:*

- Introduzca el despacho de rápidos mensajes de localización a las estaciones de origen o transbordo, cuando no se haya recibido la mercancía facturada.

c) *El transporte de cargamentos valiosos:*

- Obligue a un miembro de la tripulación del avión (p. e., al capitán o sobrecargo) a firmar recibo y guardar esos cargamentos bajo su custodia personal.

d) *La entrega del cargamento:*

- Recabe un recibo válido, haciendo constar las condiciones del cargamento en el acto de la entrega.
- Verifique la fecha de la entrega.
- Registre la licencia del conductor u otro documento de identidad.
- Instruya a los empleados en el manejo de los impresos y en la aplicación de procedimientos.

4. ALMACENAJE EN EL TERMINAL DE CARGA.

Los terminales aéreos frecuentemente deben aprestarse a atender períodos cumbre de movimiento de carga. Los directores de terminales deben ejercer cuidado y vigilancia para evitar el exceso de estiba y la colocación inadecuada de los cargamentos o parte de ellos. Permita que haya el suficiente espacio de trabajo en la zona de almacenaje para que el personal de mercancías compruebe, separe, distribuya y manipule los cargamentos. Deje espacio para que maniobren con seguridad los equipos mecánicos de manipulación de la carga. Si el terminal se usa para mercancías de importación y exportación, utilice zonas separadas bien definidas para cada clase de operación. Donde sea posible, separe ambas zonas por medio de una pared de albañilería que llegue hasta el techo.

Las estibas excesivas y deficientemente planeadas incitan a que se causen pérdidas y daños por robo, hurto, contacto con equipo mecánico, falta de entrega, aplastamiento y otros tipos de daños materiales evitables. Las congestiones pueden dar lugar a una vigilancia inadecuada y a mayor hurto, así como a obstaculizar el acceso eficiente de las brigadas de bomberos.

5. CARGA Y DESCARGA.

Cuando esté colocada en las carretillas, o sobre las mismas, o en las zonas de las rampas, la mercancía debería quedar cuidadosamente *protegida contra los elementos*. A fin de mantener todos los continentes a suficiente altura del suelo, deberían usarse paletas u otra clase de tarima. Para la protección contra la lluvia es esencial el uso de fuertes coberturas de plástico o lonas. Esas coberturas requieren una inspección periódica a causa de las necesarias reparaciones.

Siempre que sea posible, deberán evitarse *los cargamentos fragmentarios*. Cuando fueren necesarios, cada cargamento debería acompañarse de la documentación adecuada con el fin de identificar y reunir el cargamento completo. Cada parte de un cargamento fragmentado debería venir marcada para indicar que otra parte se halla en camino por otro avión.

El camino entre el depósito de mercancías y el avión debería estar *bien iluminado y vallado* o asegurado de otro modo contra el acceso de personas no autorizadas. Toda la zona de operaciones debería estar protegida de modo semejante y debería patrullarse el perímetro a intervalos frecuentes.

Establezca procedimientos adecuados para el manejo en tierra con vistas a maniobrar la mercancía de forma rápida y segura. Tales procedimientos requieren personal vigilante, bien entrenado y responsable en los puntos claves donde seguir el movimiento de los cargamentos.

Es esencial disponer de un *equipo adecuado de manipulación en tierra*, que se acomode al carácter de las mercancías que se manipulan. Un personal experto y bien entrenado que trabaje con material de manipulación de mercancías moderno, ayudará materialmente a la aceleración de los procedimientos de despacho continuos y seguros. Deberían construirse camiones planos o carretillas para transportar la mercancía entre el depósito y el avión, que eviten la caída de bultos sueltos del vehículo y los protejan contra el robo y la intemperie. Deberían comprobarse las trincas de la mercancía estibada en las carretillas; asegurar las puertas traseras; los cables laterales de la barandilla del carro deberían estar estirados y colocados en su sitio.

La mercancía de valor debería acompañar al conductor del camión remolcador. Evite el empleo de equipos que empujen la mercancía (p. e., los camiones con horca de izada) que pueden deteriorar el embalaje. La mercancía de valor debería ser cargada en último lugar, a menos que se tenga un cajón con cerradura, siendo preferible que su llave esté custodiada por el capitán.

Agrupe los *cargamentos en «containers»*, lo cual producirá rapidez a los embarques, una descarga más rápida, una protección de puerta a puerta y ayuda a eliminar el hurto, a reducir la posibilidad de división de cargamentos y a disminuir las averías o pérdidas motivadas por causas externas.

6. CONCLUSIÓN.

No todas estas recomendaciones son aplicables a cada aeropuerto mundial (internacional). Sin embargo, la experiencia de los aseguradores en el campo del transporte muestra que, a veces, se descuida lo más manifiesto a consecuencia de la enormidad que representa el problema de protección de la carga. Algunos puntos son comunes a todas las líneas aéreas en el negocio del transporte de carga. Han sido mencionados para centrar la atención en el objetivo básico de los transportistas aéreos, a saber: entregar la carga rápidamente, en buenas condiciones, a un costo económico y sobre una base lucrativa.

Existe la necesidad de enlace entre el director del terminal, el encargado de reclamaciones y el oficial de seguridad. Un canal de

comunicación entre estas tres personas claves desarrollará una perspectiva más amplia para cada una de estas personas claves, lo que dará como resultado un esfuerzo más coordinado para la consecución de un programa de prevención de pérdidas sano y practicable.

A los gestores de terminales aéreos se les incita a:

- a) Enviar a las autoridades competentes informes rápidos y exactos sobre las pérdidas.
- b) Seleccionar cuidadosamente el personal empleado (y considerar la constitución de fianzas por el personal y la toma de huellas dactilares).
- c) Mantener una patrulla de seguridad cuando el terminal esté cerrado.
- d) Tomar todas las medidas posibles para evitar demoras en el tránsito de la carga.

Los aseguradores estarán dispuestos a asesorarse con las direcciones aéreas en interés de la seguridad y garantía en este campo.

Tal y como destacan los aseguradores, una fuerte proporción de las reclamaciones que afectan a las expediciones aéreas se refieren a pérdida o avería que ocurre entre el almacén del cargador o destinatario y el aeropuerto. Los cargadores y destinatarios, así como los operadores de terminales, camionistas (acarreadores), compañías de líneas aéreas y la policía u otras autoridades reguladoras del orden deberían cooperar para establecer medidas de seguridad virtuales.

VII. Cómo pueden contribuir los aseguradores de transportes a la prevención de pérdidas en mercancías

- a) *Apoye activamente la Prevención de Pérdidas en Mercancías.*

Es de especial interés para los aseguradores y sus asociaciones nacionales el apoyar de modo positivo el principio de la prevención de pérdidas en mercancías y todos los programas practicable que se refieran al mismo. Un empleo razonable de tiempo y un apoyo

financiero adecuado por cada compañía y asociación son esenciales para su logro. Los aseguradores deberían cooperar con los encargados de pérdidas y animarles para llevar adelante los programas de las compañías y asociaciones.

b) *Designe Comités de Inspección de Puertos.*—Esos Comités observarían las prácticas de manipulación, estiba y seguridad, así como las condiciones de los embalajes de los cargamentos destinados a la exportación e importación. Los informes y recomendaciones para el perfeccionamiento deberían ser compartidos con otros aseguradores y con los transportistas, operadores de terminales y autoridades portuarias.

c) *Coopere con las Agrupaciones Locales Comerciales y Gubernamentales.*—Las operaciones del puerto son complicadas y conciernen a muchos intereses comerciales y autoridades. De aquí que el mejoramiento de las condiciones existentes se dificulta a causa del problema de cómo iniciar la acción y cómo estimular y coordinar los muchos grupos implicados. Los aseguradores están esencialmente interesados y les asisten importantes razones para impulsar la acción en grupo. Un Comité de aseguradores es el instrumento más eficaz para presentar los hechos y suscitar la acción. (Nota: Insista para que sus comisarios de averías en el extranjero apoyen la protección de mercancías y las mejoras de puertos, junto con los importadores, cámaras de comercio, asociaciones de aseguradores y autoridades portuarias.)

d) *Apoye las Recomendaciones de la Unión Internacional de Seguros de Transportes.*—El Comité de Prevención de Pérdidas en Mercancías de la U. I. S. M. es un foro útil para el intercambio y la recopilación de información técnica, puesta a disposición por las Asociaciones miembros de la Unión. Las Recomendaciones de este Comité reflejan la opinión ponderada y los descubrimientos de aseguradores, encargados de reclamaciones, peritos y comisarios de averías de todas las partes del mundo. Se incita a los aseguradores y sus asociaciones a que intercambien informaciones técnicas, en especial cuando dos o más países experimentan el mismo problema general. El presidente del Comité de la U. I. S. M. estará siempre dispuesto a prestar ayuda.

e) *Inspeccione la carga y descarga de mercancías «especiales».*—Los aseguradores están suficientemente informados para suministrar u organizar la inspección del manejo, estiba y descarga de las mercancías de elevado valor, de aquellas expuestas especialmente al robo y hurto y de la carga sobre la que se tiene una experiencia desfavorable acerca de las pérdidas evitables. Es muy útil la verificación ocasional de todos los cargamentos, tan a menudo como sea posible.

Un programa de inspección establece los hechos referentes a las causas de pérdidas y puede conducir a mejoras tangibles en las experiencias sobre pérdidas.

f) *Exija informes periciales.*—Es de vital importancia que se investiguen las causas de pérdidas por los peritos y comisarios de averías, a fin de que el programa de prevención de pérdidas en mercancías de una compañía o asociación tenga éxito. Los aseguradores y encargados de averías deberían insistir en que se averigüen adecuadamente las causas de pérdidas y fallos de los embalajes.

g) *Realice grandes esfuerzos para recobrar.*—Los aseguradores deberían hacer los mayores esfuerzos para determinar la responsabilidad por las pérdidas y asegurar el recobro de cualquier custodio de la mercancía que puede resultar responsable, ya sea el transportista, la autoridad portuaria, los operadores de terminales y otros. En muchas partes del mundo es esencial para los aseguradores ejercer presión para delimitar esta responsabilidad y para establecer la responsabilidad legal de las autoridades portuarias o aduaneras, transportistas terrestres, almacenistas y otros.

h) *Coopere con sus asegurados.*—Los cargadores se beneficiarán de las informaciones sobre las condiciones del puerto, experiencias sobre embalajes y sus mejoras y respecto de todos los demás aspectos técnicos de protección de carga y prevención de pérdidas.

i) *Cotice las primas de acuerdo con la realización y el resultado; estipule un incentivo.*—Aquellos asegurados, cuyas medidas de protección de carga reflejan resultados positivos, por experiencia, merecen consideración en las cotizaciones de primas. Esta es una fase practicable del trabajo de los aseguradores en cuanto a la prevención de pérdidas en mercancías. Evite promediar lo bueno con lo malo. Recompense las prácticas de mejora en el empleo de embalajes, métodos de embarque, medios para vigilar el clima y prácticas de seguridad.

j) *Lleve un fichero.*—Se aconseja a los aseguradores que tengan un fichero estadístico que haga referencia tanto a las mercancías como a las causas de pérdida, de modo que tales datos estén fácilmente disponibles para contribuir a estudios especiales, a los que se invita a los aseguradores.

VIII. La prevención de pérdidas en cargamentos de mercancías estibadas en «containers»

Se están adoptando numerosos aspectos de la técnica y los procedimientos del transporte marítimo relacionados con los cargamentos de bultos sueltos para atender las necesidades de los cargamentos estibados en «containers». Deben comprender, entre otros aspectos, la prevención de pérdidas en mercancías, así como la construcción naval, el trazado de terminales, los equipos para la manipulación de las cargas y la documentación.

La estiba en «containers» (containerización) no elimina la necesidad de protección de la carga, sino que, simplemente, introduce su propio complejo de factores, algunos de los cuales son nuevos, que continúan exigiendo esfuerzos enérgicos y cooperativos para conseguir la entrega de las mercancías en condiciones sanas. Las ventajas potenciales de la containerización se manifestarán solamente, si esos esfuerzos son efectuados concienzuda y continuamente por todas las partes interesadas en cada cargamento. Suponer en todo caso que el «container» sea un sustitutivo del embalaje adecuado, o de estiba garantizada y manipulación cuidadosa, es una invitación al desastre.

Antes de adaptar sus cargamentos y procedimientos de venta al nuevo concepto de la containerización, el cargador debería realizar un análisis a fondo de la misma. ¿Sería practicable la containerización en sus mercancías y para todos los cargamentos? Existen algunas circunstancias en las que las mercancías están mejor tratadas, si se aplican los métodos convencionales de los cargamentos de bultos sueltos. Por ejemplo, algunas mercancías cargadas en «containers» pueden estar expuestas a adquirir un mayor grado de humedad, con sus deterioros resultantes, que cuando vayan cargadas fuera de los «containers».

La containerización presenta muchas facetas —el buque, el «container», la responsabilidad, la estiba de las mercancías y aspectos parecidos— y existe un inevitable traslapamiento de las varias facetas de este relativamente nuevo desarrollo y una correlación entre ellas. Por consiguiente, cuando se considera la prevención de pérdidas en mercancías en relación con los embarques por «container»,

no podemos evitar repetir lo de otros estudios tratados en el presente impreso.

La siguiente relación constituye una somera clasificación de las averías y pérdidas que suelen experimentarse en los embarques por «containers»:

- Daños por agua (agua dulce y/α salada).
- Daños por exudación, incluso por moho (p. e., causado por falta de ventilación, o por inadecuación del «container» para las mercancías).
- Daños por recalentamiento o helada del contenido del «container».
- Daños por averiarse el equipo refrigerador o ser el mismo inadecuado.
- Roturas, compresión u otros daños causados por el embalaje inadecuado.
- Roturas, compresión u otros daños causados por mala estiba (tarrimas inadecuadas, falta de afianzamiento, exceso de carga, deficiente distribución de los pesos, etc.).
- Contaminación (a causa de la incompatibilidad de las mercancías estibadas conjuntamente).
- Robo y hurto; escamoteo del «container» entero.
- Daños o pérdidas causadas por fallos de los equipos o aparejos del buque, o por impacto producido por otro «container» u otra mercancía.

Estos daños y pérdidas pueden prevenirse o ser reducidos a una mínima expresión, si se presta viva atención a las características específicas de los embarques por «containers», conforme se comentará a continuación:

1. Estado del «container».
2. Embalaje de las mercancías.
3. Estiba de las mercancías en el «container».
4. Estiba del «container» a bordo del buque.
5. Equipos para el manejo del «container» (construcción del «container» en relación con el manejo por el equipo).
6. Precintado y protección del «container».
7. Instrucciones a los transitarios (agrupadores).
8. Instrucciones a los destinatarios.
9. Documentación.
10. Operación en el terminal.

1. ESTADO DEL «CONTAINER».

Antes de admitir un «container», un cargador (o cualquiera que vaya cargando mercancías en el «container») debería revisar cuidadosamente el estado del propio «container». Debería rehusarse el que no se hallara en condiciones sanas y apropiadas para las mercancías destinadas a la carga. Si por razones cualesquiera no fuera posible rehusarlo, debería hacerse constar claramente en el conocimiento de embarque los defectos observados en la revisión al objeto de hacer responsable al propietario del «container» (o al porteador interino) de los daños y pérdidas que posteriormente puedan ser atribuidos al «container» defectuoso. Inmediatamente deberían realizarse las reparaciones, caso de que sus condiciones fueren susceptibles de exponer el cargamento a graves averías.

El examen del «container» debería tener en cuenta:

- La impermeabilidad (repárese en relación con agujeros, o incisiones peligrosas, o corrosión; repásense todos los lados, incluso la cubierta y el fondo del recubrimiento externo del «container» y el estado de las puertas).
- Estado de las piezas metálicas de los ángulos de la cubierta y del fondo, destinadas a la izada y al afianzamiento del «container».
- Estado del interior (limpieza, olores, solidez de paredes y suelos).
- Condiciones adecuadas y estado de los dispositivos interiores destinados a afianzar la estiba de las mercancías.
- Estado del equipo de ventilación y/o refrigeración, caso de ser éste requerido (incluso el adecuamiento de las instalaciones proveedoras de carburante de las unidades Diesel).
- Seguridad (estado de las puertas y de los medios apropiados para el precintado y cierre de las puertas al quedar el «container» dispuesto para el embarque; véase a continuación el apartado 6)

Para los cargadores es importante determinar el tipo específico de «container» que se presta para mover con seguridad los productos destinados al transporte. Es dable consultar a los peritos y otros especialistas de los aseguradores, porteadores y de los fabricantes y propietarios de «containers». Por ejemplo, la mayoría de las mercancías exige la ventilación mientras se encuentre en tránsito, o bien porque desprende humedad, o bien porque las variaciones de la temperatura durante el tránsito originen humedad en los espacios vacíos y causan condensación en las paredes del «container» y/o en

las mercancías. Numerosos «containers» no están dispuestos para la ventilación. Algunas mercancías exigirán «containers» provistos de aislamiento. (El aislamiento debería incluir la cobertura de tornillos, pernos y demás.) También hay algunas mercancías que exigen «containers» con interiores limpios y libres de olores; por ende, las paredes del «container» construidas de materiales fácilmente lavables a chorro sean más apropiadas. Además, hay muchas variedades de guarniciones y herrajes para afianzar las mercancías en el interior de los «containers»; de hecho, la falta de guarniciones satisfactorias que se observa en muchos «containers» es problema que los fabricantes de «containers» han de superar aún. Los cargadores se beneficiarán de la normalización de procedimientos de embarque y carga. Y no todos los «containers» soportarán la presión de cargas a granel en sus paredes laterales. *Durante el tránsito*, el «container» necesita ser revisado en cada punto de transbordo. Sería ventajoso para cada custodio del «container», al tomarlo en su custodia y al dejarlo, que observe y registre su estado. Deberían anotarse todas las averías. Es posible que ciertos signos de avería (p. e., paredes laterales o puertas combadas) indiquen que el contenido se ha soltado y que el tránsito de la caja debe interrumpirse hasta que pueda ser corregido el estado del interior. Debe quedar claramente transferida la responsabilidad por esta revisión e inspección.

Es virtual que existan medios para reparar «containers» en los puntos de transbordo. De hecho, los «containers» quedan averiados en el tránsito y por ello ponen en peligro la integridad de su contenido. Los porteadores, operadores de terminales y los propietarios de «containers» deben realizar todos los esfuerzos necesarios para mantener el estado intacto del «container» mientras esté en su custodia. Es necesario guardar vivo este sentido de la responsabilidad y de la disponibilidad de los medios de reparación para que se desarrolle con éxito el principio de la unidad de carga. En tránsito, la caja *es vulnerable*. El fallo en la disponibilidad de medios de manutención y en el manejo apropiado del «container» ha perjudicado el concepto de la «containerización».

2. EL EMBALAJE DE LAS MERCANCÍAS.

Un «container» no es un sustitutivo del embalaje. Puede ser que el empleo de «containers» anime a los cargadores para cambiar los materiales del embalaje o la cantidad empleada en el mismo; sin embargo, el fomento de la «containerización» no debiera continuar exagerando la simplificación de los requisitos del embalaje para embarques cargados en «containers».

Efectivamente, si el movimiento por «container» no constituye un embarque corrido de puerta a puerta (del cargador al destinatario), el embalaje de exportación normal será probablemente necesario.

El embalaje para embarques por «container» requiere un cuidadoso análisis realizado por ingenieros del embalaje. Por ejemplo, el embalaje debe ser suficientemente fuerte, permitiendo apilar los bultos dentro del «container» y resistir presiones verticales y horizontales que se experimentan durante el tránsito por ferrocarril, camión, automóvil, barco o avión. El embarque por «container» que no se corre o «trabaja» durante el tránsito formará excepción. Por consiguiente, el embalaje debe poseer la suficiente fortaleza para resistir algún movimiento y presión de bultos adyacentes.

En general, el embalaje y la preparación para el embarque por «container», deberían anticipar la necesidad de una protección de embalaje normal contra cierto grado de moho (humedad); de hecho, la exposición a la exudación y condensación pueden ser —y lo serán probablemente— más intensas en la mayoría de los embarques por «container» que en el del transporte de bultos a granel.

Las mercancías cargadas en «container» deben también embalarse con vistas a quedar sujetas a extremos de temperatura más acusados que lo estarían en el caso de embarques de *bultos a granel*. Esto es especialmente una realidad cuando el «container» es transportado sobre cubierta.

Cuando las mercancías de un cargador han de ir en combinación con otras en un cargamento de «container», el cargador debe prestar especial atención al embalaje, a fin de proveer la protección adecuada contra las condiciones que serán impuestas por las otras mercancías desconocidas que se transporten, como asimismo a la calidad de la estiba aplicada por el transitario, el agrupador o el porteador. El cargador debería insistir en que el porteador o transitario estibe solamente mercancías mutuamente compatibles.

3. *La estiba de las mercancías en el «container».*

El traslado de mercancías cargadas en «containers» en el tráfico intercontinental, realizado por vía marítima, impone una grave responsabilidad en el cargador, el transitario o el porteador que estiba las mercancías en el «container». Los estibadores y trabajadores del muelle están adiestrados en realizar una estiba sana a bordo del buque. Estos adiestramientos son requeridos ahora dondequiera que se sitúe el «container» para recibir su cargamento.

El objetivo de la estiba es el de afianzar las mercancías en el «container», de tal modo que durante el tránsito no se desplacen.

Esto requiere un arrumaje muy ajustado de las mercancías empaquetadas, el afianzamiento de las unidades no embaladas, el uso de almohadillado u otros materiales destinados a rellenar los espacios vacíos y el empleo de otros procedimientos para reducir el corrimiento o «trabajo» de la mercancía durante el tránsito. Los «containers» deberían ser cargados de tal modo que la mercancía pueda resistir un balanceo de 40 grados; la estiba que resulta suficiente normal por camión, es sencillamente inadecuada para el transporte por barco.

El cargador debería recurrir a los conocimientos de los ingenieros para determinar, tanto los métodos más eficientes y practicables de la estiba de sus mercancías, como los mejores materiales aplicables a inmovilizar, sujetar y afianzar de otro modo las mercancías, como los medios más eficaces para utilizar el espacio dentro del «contáiner». Con ello relacionado, el ingeniero puede también ejercer su influencia en la forma de colocar las mercancías en el bulto, o en desmontar una unidad para su embarque.

Los cargadores deberían planear con anticipación la estiba de cada «container». Es importante conocer las limitaciones de la capacidad cúbica y del peso (ambas, la total y por metro cuadrado y espacio del suelo). El peso debe repartirse igualmente sobre la superficie del suelo; contrariamente, éste se encorva o se escurre de los raíles laterales o de las guarniciones, o la tensión será demasiado grande en una o más de las guarniciones de las esquinas, cuando la caja es izada. Deberían emplearse calzos o empaquetamientos especiales para distribuir el peso de cargamentos concentrados, tales como de maquinaria pesada.

Evítase el exceso de carga. Cárguense en el suelo las mercancías pesadas y encima las mercancías de densidad ligera. No mezcle géneros que puedan deteriorarse por el contacto o la contaminación. Estibe o afiance de tal forma las mercancías a fin de que no puedan ejercer presión contra las puertas del «container». Las mercancías deben quedar estibadas con tanta seguridad que no puedan correrse en ningún sentido. Al objeto de realizar una estiba compacta, son de virtual aplicación los métodos de apilamiento o carga, el empleo de dispositivos protectores o fijadores de tarimas y la inmovilización o el afianzamiento de las mercancías de modo compacto, en ambos sentidos, longitudinal y transversal. Los espacios holgados o vacíos pueden causar daños con frecuencia.

Existen varias fuentes de información referentes a la estiba de mercancías en «containers», además de las recomendaciones generalmente facilitadas por los porteadores y peritos. Como está manifestándose más la necesidad de proporcionar esa clase de recomenda-

ciones, es dable avisar con anticipación que se irán publicando nuevos textos referentes al tema. Las fuentes de información ya disponibles proceden de:

- National Cargo Bureau, Inc., 99 John Street, New York N. Y. 10038 (Oficina Nacional de Cargamentos).
- The Transport Insurance Commission (TFK), Stockholm (Suecia), Notice No. 64, «Stowing of Goods in Containers and on Platforms» (La Estiba de Mercancías en «Containers» y sobre Plataformas).
- Association of American Railroads, 2 Pennsylvania Plaza, New York, N. Y. 10001. General Information Series No. 539, «Suggested Methods for Loading, Blocking and Bracing of Freight in Closed Trailers for T. O. F. C. Service» (trailer on flat car) (Métodos recomendables para cargar, apuntalar y afianzar cargamentos en remolques cerrados destinados al servicio de cajas remolques cargadas sobre vagón plataforma).

Los cargadores se ven también precisados a acogerse a las pertinentes reglamentaciones referentes al embalaje, la estiba y el etiquetado de mercancías tales como explosivos, venenos y materias radiactivas. En el exterior del «container» deben figurar las pertinentes marcas o etiquetas. En los Estados Unidos esta cuestión está sujeta a los reglamentos de la Interstate Commerce Commission (la Comisión Interestatal del Comercio); es probable que en otros países existan requisitos parecidos.

En relación con esta cuestión, los cargadores deberían siempre declarar sus cargamentos por el nombre descriptivo correcto del género y no por las denominaciones comerciales.

4. LA ESTIBA DEL «CONTAINER» A BORDO DEL BUQUE.

La práctica económica de las operaciones realizadas por barco «container» generalmente comprende el transporte de algunos «containers» sobre cubierta, donde están expuestos a la intemperie y, durante el mal tiempo las olas irrumpen por la proa o las bordas. Algunos operadores transportan los «containers» apilados sobre cubierta en cuatro pisos, lo que es tanto como del 30 al 40 por 100 de la capacidad de carga de un barco «container» completo. Los barcos «containers» de reciente construcción posiblemente ofrezcan mejor protección a los «containers» cargados sobre cubierta (una obra muerta alta, proas abocinadas, el puente de mando situado adelante, la cubierta protegida más extensa, etc.). No obstante, los «contai-

ners» cargados sobre cubierta continuarán siendo un riesgo mayor que los cargados bajo cubierta. Van expuestos al agua de lluvia y a la salada, a temperaturas extremas de calor y frío y a un movimiento mayor motivado por el balanceo o cabeceo del buque en la mar.

Cuando se requiera un trato especial del «container», o éste deba ser colocado de modo especial en el buque, es virtual que el cargador pase instrucciones concretas a su porteador. Si, por ejemplo, el calor o frío pudieran lastimar las mercancías, el «container» debería manipularse y estibarse alejado de las zonas en las cuales estuviere expuesto a condiciones adversas y, con preferencia, bajo cubierta. Sin embargo, debe pasarse nota al porteador. Los operadores de «containers» emplean generalmente conocimientos de embarque provistos de la condición de «estiba sujeta a opción», por los cuales se adjudican el derecho a estibar la caja sobre o bajo cubierta, a su propia opción. Cuando el cargador requiera la estiba bajo cubierta, el cargador debe dar al porteador las especiales instrucciones pertinentes.

5. EL EQUIPO PARA EL MANEJO DEL «CONTAINER».

(La construcción del «container» en relación con el equipo de su manejo.)

Los «containers» van experimentando muchos daños durante las operaciones de su manejo porque el equipo de manipulación no es apropiado al cajón y/o porque la construcción del cajón no es apropiada al equipo de manejo disponible en los puntos terminal o de transbordo. Por ejemplo, algunos cargadores, o destinatarios, o porteadores confían en el empleo de camiones elevadores de horca para manejar «containers» de veinte pies (aproximadamente, seis metros). Sin embargo, como no todos estos «containers» de veinte pies están contruidos con fundas para elevadores de horca, el empleo de esta clase de elevadores puede causar mucho daño a los mencionados «containers».

Los cargadores y destinatarios que se decidan a adoptar la carga por «container», precisan prestar una atención concienzuda a la obtención del equipo de manejo adecuado y al entrenamiento del personal en su empleo. En cualquier lugar en que se maneje un «container» deberá ejercerse cuidado y no solamente en el uso apropiado del equipo de manejo, sino también en proteger el revestimiento del «container» del daño causado, por ejemplo, por el ineficaz apilamiento de los «containers», por el empleo de eslingas de alambre o por estibar carga general encima del «container».

6. EL PRECINTADO Y LA PROTECCIÓN DEL «CONTAINER».

Los cargadores pueden contribuir con algo más a la sana estiba de sus mercancías: pueden dar seguridad después de completada la estiba para prevenir el escamoteo, el hurto o la manumisión del «container» y su contenido. Cierren seguramente las puertas; pónganles candados o precintos, y establezcan un registro de los números de los precintos. Consulten al ingeniero, al porteador, o al fabricante del «container» al objeto de obtener unos fuertes candados o precintos.

Custódiese el «container» en lugar seguro y protegido cuando no deba ponerse inmediatamente en circulación. Recabe del porteador un recibo u otro documento, haciendo constar cualquier síntoma ajeno al buen orden y condición del «container».

7. INSTRUCCIONES A LOS TRANSITARIOS (AGRUPADORES).

Será un número muy grande de cargamentos adaptables al transporte por «container» que no constituya carga completa del «container». Por consiguiente, los transitarios y agrupadores tratarán de reunir y agrupar numerosos embarques para su transporte por «container». Llega, pues, a ser virtual para los cargadores el dar al transitario instrucciones referentes a los requisitos de la estiba a bordo de los vehículos porteadores —p. e., bajo cubierta, evitando el calor o frío— y a cualquier característica especial de sus mercancías que sean susceptibles de contaminarse, o sujetas a mercancías peligrosas, u otras reglamentaciones. Como ejemplos citamos los vinos y cervezas, que se deteriorarían si fueren expuestos a la intemperie de calores o fríos extremados.

8. INSTRUCCIONES A LOS DESTINATARIOS.

Los cargadores de mercancías cargadas en «containers» deberían tratar de obtener informes de resultados de parte de sus destinatarios. Por los mismos se obtendría mucha información útil referente al embalaje y estiba de las mercancías, provechosa para la prevención de pérdidas en el futuro. Los cargadores deberían requerir a los destinatarios para que anotaran las circunstancias de los «containers» a su recepción y, particularmente, el estado en que se hallen las mercancías a su descarga. Nunca deberían devolverse los «containers» antes de que las mercancías fuesen revisadas y, en caso de pérdida o avería, antes de que no se haya determinado, si éstas son atribuibles a las condiciones del «container».

LA DOCUMENTACIÓN.

El transporte por «container» comporta la simplificación de los documentos del tráfico y debería animar a realizarla. Sin embargo, facilitará el tránsito y la entrega de las mercancías en buenas condiciones, si se da una descripción (clasificación completa y precisa) de las mercancías, incluyendo instrucciones especiales referentes a manipulación y estiba.

3. OPERACIONES EN LOS PUNTOS TERMINALES.

La acumulación o el almacenamiento de «containers» en patios de ordenamiento o concentración puede crear congestiones peligrosas en determinadas circunstancias (p. e., por el retraso en la llegada de un buque). A fin de evitar averías, es de especial importancia que en estas condiciones los «containers» sean manipulados con cuidado. Esas circunstancias hacen hincapié en la necesidad de aplicar adecuadas medidas de prevención y revisión de incendios.

Questionario

para compradores y receptores transoceánicos

(Documento A)

Su proveedor desea suministrarle productos en el embalaje más práctico y que facilite la entrega a usted de las mercancías en perfecto estado.

Apreciará recibir sus consejos respecto de si el embalaje de las mercancías que le han sido enviadas ha resultado adecuado o inadecuado. Sírvase, pues, contestar las siguientes preguntas, dando el mayor número de detalles que usted considere necesarios, y envíe la información a su proveedor.

1. ¿Considera satisfactorios el embalaje y marcas de su cargador?
2. ¿Es mejor o inferior al de sus restantes proveedores?
3. Si el embalaje de su cargador no es adecuado o suficiente en ningún orden, sírvase detallar lo siguiente:
 - a) La mercancía o el artículo implicado.
 - b) La naturaleza del embalaje defectuoso o de las marcas defectuosas.
 - c) Las mejoras que usted recomiende.

Su cooperación será apreciada por todos los interesados.