

Un intento de estafa ilustra la dificultad de transportar y asegurar mercancía usada

CAPÍTULO 05 **LA MÁQUINA ENTERRADA**

Por José Antonio Ricaurte R.
Luisa Ricaurte Espinosa



El siguiente documento está basado en hechos reales que suceden permanentemente en el mundo del transporte, y por lo tanto reflejan situaciones de las operaciones logísticas. Sin embargo, todos fueron alterados en algunas de sus partes para proteger a quienes estuvieron involucrados o salieron perjudicados.

Estas narraciones fueron escritas únicamente para servir como documento de trabajo en procesos educativos, en la implementación de programas de administración de riesgos y seguros de transporte.

De ninguna manera para juzgar a los protagonistas o a una industria o empresa en particular.

Ninguno de los casos pretende culpar o señalar a alguien, y los únicos nombres exactos que se conservaron fueron aquellos que fueron hechos públicos, que la comunidad conoce por diferentes medios.

Si usted identifica una situación presentada con alguna que le haya sucedido, será simple coincidencia.

CAPÍTULO 05

LA MÁQUINA ENTERRADA

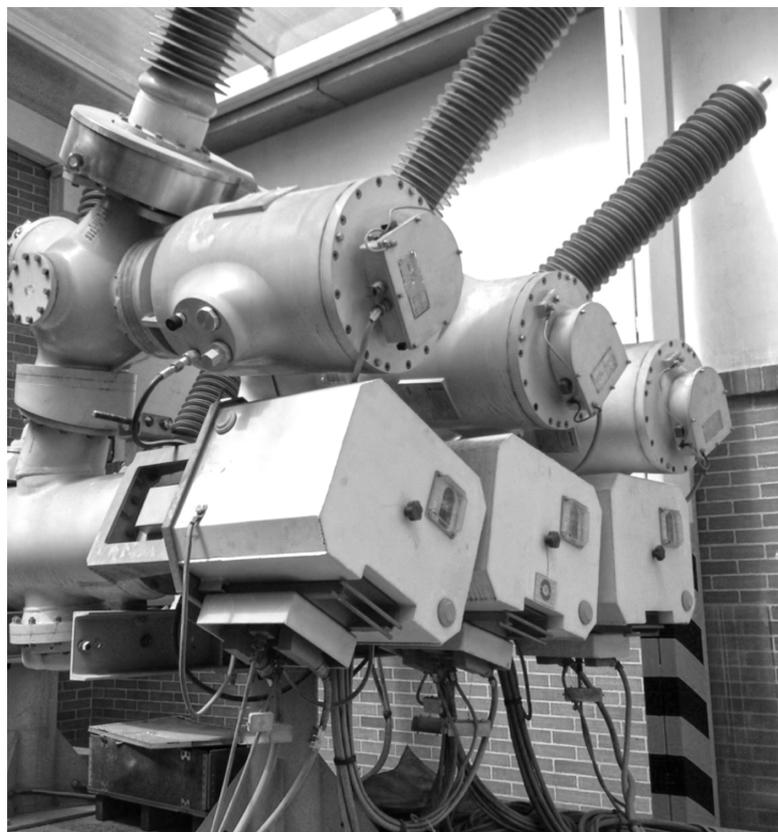
Transportar una máquina nueva no tiene dificultades mayores a las normales que pueden aparecer en el transporte. Así, si la máquina se entrega en buen estado y llega averiada, la conclusión es simple: se dañó durante el transporte. Sin embargo, no sucede lo mismo con las máquinas usadas porque, al tener un desgaste por su uso, es difícil distinguir si un daño que aparezca era preexistente o fue la consecuencia de un accidente en el transporte.

Durante muchos años, el mercado asegurador de Londres ha utilizado formatos especiales para las pólizas de transporte que pretenden asegurar mercancías usadas. La razón es muy sencilla: son un verdadero dolor de cabeza.

El mercado del “segundazo” es el más popular en mercados latinoamericanos. Aunque en estos países está prohibida la importación de vehículos automotores usados, es claro que la importación de maquinaria usada es una práctica habitual. Así, es inevitable que en el enorme mundo de la industria manufacturera haya un intercambio permanente de maquinaria, algunas de las cuales fácilmente cuentan con más de treinta años de uso.

Un ingeniero caleño, nuevo en el negocio de la metalmecánica, necesitaba una prensa hidráulica de 250 toneladas de presión para incrementar la producción de su recién fundada fábrica. Al ver los precios en el mercado de los fabricantes directos de esas máquinas decidió importar una prensa hidráulica de segunda porque la diferencia de precios era simplemente abismal: más del 60% sobre el precio de una prensa nueva, que podía llegar a valer entre 250 000 y 260 000 dólares, mientras que el “segundazo” valía 90 000 mil dólares.

Y como muchos hemos vivido esto, una cosa es importar una máquina nueva dejando una orden de compra al fabricante por Internet, y otra diferente es comprar una máquina de segunda. El comprador caleño aprovechó un viaje de negocios a Nueva York para desplazarse a un patio de maquinaria usada en las afueras de Nueva Jersey y escoger personalmente la máquina, la cual le ayudaría a mejorar la eficiencia de la producción y generar ganancias.



El vendedor era un norteamericano que producía repuestos de automóviles y en su patio tenía consignada una prensa en buen estado que había reemplazado por una nueva. Tras recibir el pago prácticamente en efectivo, se comprometió a empacar adecuadamente la prensa y subirla a un contenedor que el caleño dispuso para ello a través de su agente de carga.

El agente procedió a coordinar el transporte, contratando la naviera y también asegurando la máquina con una póliza de transporte. El joven caleño se fue a esperar su máquina con mucha ilusión, porque probablemente le permitiría entrar en ligas más grandes del mercado de la metalmecánica en Colombia. Como es sabido, hay una gran demanda de los servicios metalmecánicos en Cali, por cuenta de la enorme industria azucarera que existe en esta zona del país.

El contenedor llegó un lunes al puerto de Barranquilla y, como es de rutina, la aduana colombiana procedió a realizar una inspección, durante la cual el importador estuvo presente. Su sorpresa fue muy grande al abrir el contenedor, pues vio que su máquina estaba en deplorable estado, prácticamente destruida. Sin embargo, le llamó la atención que únicamente la máquina estaba dañada, pues el contenedor y su embalaje estaban en perfecto estado. Aparentemente, los daños no se habían causado por un accidente de transporte.

Lleno de indignación, procedió a avisar al vendedor y a su aseguradora para hacer efectiva la póliza. Fue entonces cuando llegó su segunda decepción: ¡La aseguradora objetó el reclamo! No pagaría los daños reclamados.

La razón era muy sencilla: no se había demostrado que los daños de la máquina fuesen producidos por un hecho amparado en la póliza.

Es necesario entonces explicar que cuando aseguramos mercancías nuevas se utiliza un formato llamado "Todo riesgo" el cual en términos generales significa que si se ocasiona un daño en la mercancía, se ampara de manera automática porque se presume que se dañó en el transporte (salvo que coincida con una exclusión general de la póliza). Es decir, cuando una mercancía nueva sale de su fábrica y al recibirla en su lugar de destino está dañada, se presume que el daño se causó en el transporte y, en consecuencia, tendrá cobertura.

No obstante, esta presunción no puede utilizarse cuando se transporta mercancía usada porque puede suceder que por el uso ya tenga daños o desgastes. Por este motivo, en estos casos se utiliza el formato de "Riesgos nombrados" en el que solamente se ampara el daño de la mercancía si se demuestra que se causó como consecuencia de un hecho amparado, por ejemplo, un accidente del vehículo de transporte.



Entonces podemos concluir que para que la póliza de seguros ampare el daño de maquinaria usada cuando se utiliza el formato de "Riesgos nombrados" *no es suficiente que haya un daño en las mercancías aseguradas, debe demostrarse también que fueron causados por un hecho amparado expresamente en la póliza.*

De no existir esta enorme diferencia de cobertura, los aseguradores terminarían pagando todos los daños y desgastes producidos por el uso de las máquinas, lo cual evidentemente sobrepasa el fin del seguro de transporte. Incluso si se produce un golpe sobre una pieza de una máquina usada y desgastada, que no la inutiliza, pero sí le causa algún daño, el asegurador terminaría reponiendo una pieza usada, ya desgastada y dañada parcialmente, por una nueva solamente porque en el último momento de su vida tuvo un golpe menor en el transporte.

Sin embargo, lo anterior no quiere decir que las máquinas usadas no se puedan amparar mediante una póliza. En la industria aseguradora a nivel mundial son innumerables los reclamos de maquinaria usada que son pagados todos los días. Solamente que en dichos escenarios se logra demostrar que el daño fue ocasionado por eventos sucedidos en el transporte.

En el presente caso, el importador, indignado ante la negativa de la aseguradora, procedió a demandar al vendedor. Entabló un litigio que involucraba múltiples personas y empresas, tratando de recuperar su inversión.

En el análisis de los daños aparecieron evidencias que mostraban que la máquina no solo presentaba golpes y daños físicos que afectaban su funcionalidad, sino que presentaba zonas de óxido en algunos puntos clave de su estructura. Había una sospecha que el vendedor hubiese cambiado la máquina por una chatarra inútil. Si se probaba esto, se podría configurar un posible delito de estafa, que por cierto es mucho más complejo de probar.

En el mercado de las máquinas de segunda mano existe la condición de compra "as is", es decir, tal como está. También existe la expresión WYSIWYG, que significa "What you see is what you get". La dificultad es que en este caso no había cómo probar que lo visto por el importador no era lo que había obtenido. El caso parecía perdido.

Sin embargo, cuando en el proceso el asegurador había ratificado su objeción y el reclamo se daba por muerto, el caso dio un vuelco total cuando recibimos un sobre en el correo. Contení fotos de la máquina original y otras de la máquina enviada, acompañado de un texto de uno de los empleados del vendedor americano. El remitente era un antiguo empleado del estafador quien muy molesto ante el maltrato de su jefe por el no pago de su sueldo y un despido injusto, procedió a contar lo que había sucedido.

Resultaba obvio que la máquina original escogida por nuestro empresario caleño no era la misma que le habían enviado. Lo que sucedió fue que una vez el empresario se fue del patio de la fábrica, el vendedor procedió a desenterrar otra máquina similar que tenía literalmente enterrada en el patio de su fábrica. Sí, tal cual, ¡literalmente exhumar el cadáver de otra máquina!

Y como el que es tramposo una vez, lo es otras veces más, el vendedor dejó de pagarle a uno de los empleados que había desenterrado la máquina, quien harto del maltrato procedió a denunciar el delito. Estábamos ante una estafa, pero no ante un accidente de transporte: dos hechos muy diferentes.

Por extraño que suene, cuando se negocia maquinaria usada la estafa es una situación que resulta más habitual de lo que se piensa. Pero si bien en estos reclamos suele haber mala fe, hay que mencionar que no siempre es así. A veces se reclama por error del importador.

Ahora bien, el daño a maquinaria usada no es el único inconveniente; el saqueo de piezas también es un caso complejo. Así pues, es frecuente la compraventa de equipos en su sitio en donde al comprador le toca desmontarlo, empacarlo y enviarlo. ¿Y si no llega una pieza de la máquina? ¿Cómo se demuestra que sí se envió? De aquí la insistencia de tener siempre lista de empaque, para que se pueda demostrar que la pieza efectivamente sí estaba.

Un siniestro relacionado con una máquina cargadora de carbón nos ilustra un caso de saqueo en el que una empresa minera importó un gigantesco camión usado, destinado para trabajar en minas de carbón en cielo abierto. Las cargadoras de carbón son máquinas de casi 100 toneladas, unos verdaderos monstruos.

En este caso, la máquina estaba usada y fue comprada a un contratista australiano para utilizarse en una de las minas de El Cerrejón en la Guajira colombiana. Cuando el equipo llegó a Colombia, se nacionalizó y se transportó sin incidentes hasta la mina, a poco menos de 40 km del puerto.

Una vez la recibió el nuevo propietario y procedió a revisarla se dio cuenta de que no tenía los inyectores de combustible. Es una enorme pieza de casi dos toneladas y más de 50 000 USD de valor a nuevo, por lo que presentó el respectivo reclamo a la aseguradora para hacer efectiva la póliza de transporte por un posible saqueo.

Sin embargo, surgió una duda al verificar que en la lista de empaque no se detallaba si la máquina venía con inyectores o no. Pero causaba más intriga pensar en quién podía haber sido el osado ladrón y en qué parte del transporte pudo haber sucedido el saqueo, sabiendo que los inyectores eran muy pesados y requerían de maquinaria especial.

Aunque el siniestro se objetó porque la cobertura es de "Riesgos nombrados" y no se demostró cuál de las coberturas había que afectar, el asunto se resolvió fácilmente con el vendedor. Sin embargo, en este caso se ilustra el riesgo que corre el asegurador o el transportador de terminar pagando equipos que simplemente no fueron despachados. Igualmente este caso nos muestra la dificultad para el remitente de reclamar cuando transporta y asegura mercancía usada.



ASPECTOS JURÍDICOS

De conformidad con el artículo 1047 del Código de Comercio, numeral 9º, las pólizas de seguros deben contener una descripción de los riesgos materia de amparo en la que:

La determinación de los eventos amparados puede darse, ya porque de estos hayan sido individualizados en razón de la mención específica que de ellos se haga (sistema de los riesgos nombrados), ora porque se establezca que el asegurador cubre todos los riesgos de pérdidas, pero con las exclusiones que también expresamente convengan los interesados (principio de la universalidad o de la "cobertura completa", distinguidas, también en el mercado como "all risks policies", denominación que, como lo enfatiza SANTIAGO AREAL LUDEÑA (EL SEGURO AERONÁUTICO, Ed. Colex, 1998, pág. 32) "se debe a que cubren la propiedad del asegurado frente a todas las pérdidas que hayan sido accidentalmente causadas"¹.

En este orden de ideas, para poder reclamar en una póliza de transporte hay que demostrar la ocurrencia y cuantía de las pérdidas. Pero cuando se tiene la cobertura de "Riesgos nombrados" hay que demostrar también que los daños o pérdidas fueron causados por un hecho amparado en la póliza, de la misma manera como ocurre con mercancía precedera².

CONSEJOS PARA EL MANEJO DE LOS RIESGOS

Para evitar perder la cobertura en eventos de saqueos, es indispensable incluir en los despachos de maquinaria usada una rigurosa lista de empaque, ojalá valorizada y acompañada con fotografías de los equipos antes de salir.

Sin embargo, donde más ocurren dificultades es cuando existen daños parciales, la mayoría causados por errores en el empaque o embalaje. Hay que hacer un esfuerzo adicional con la calidad de los embalajes y su continua revisión por expertos.

TIPS PARA EL PROGRAMA DE SEGUROS

Las compañías aseguradoras utilizan en su mayoría la cláusula B y C del formato inglés del Institute of London Underwriters (Instituto de Aseguradores de Londres).

1. Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Sentencia del 24 de mayo de 2005, Radicado No. 7495.

2. Véase el capítulo 10: "El vicio propio en el transporte" de este libro en el cual se narran algunas de las dificultades que pueden surgir en el transporte de perecederos y sus reclamaciones en las pólizas.

Estas coberturas están incluidas en el programa E-CARGO de manera automática, bajo la CLÁUSULA B MERCANCIAS USADAS, que tiene el siguiente alcance:

"CLÁUSULA B – MERCANCIAS USADAS

Las coberturas y condiciones definidas en la presente Cláusula B – Mercancías Usadas aplican de manera automática en este contrato cuando se aseguren mercancías usadas tales como maquinaria, motores, generadores, turbinas, equipos eléctricos, transformadores, herramientas, repuestos, vehículos, botes, motonaves, aeronaves, helicópteros, así como sus partes y repuestos. Igualmente, se incluyen los bienes que específicamente la compañía así lo notifique.

1. Riesgos cubiertos

Se ampara la pérdida o daño de los bienes asegurados en la póliza, que pueda razonablemente ser atribuido a:

a. Accidente del vehículo de transporte, por cualquier medio (marítimo, fluvial, aéreo y terrestre, incluyendo el ferreo).

b. Incendio o explosión.

c. En el transporte marítimo, la varadura, encalladura, naufragio o zozobra del buque o embarcación, colisión o contacto del buque, embarcación o medio de transporte con cualquier objeto externo diferente al agua, sacrificio o gastos de avería gruesa, echazón o barrido por las olas, entrada de agua en la bodega del buque o lugar de almacenaje.

d. En el transporte marítimo, este seguro cubre la contribución a la avería gruesa y los gastos de salvamento, ajustados o determinados de acuerdo con el contrato transporte, con el contrato de fletamento, y/o con la ley y prácticas aplicables, en que se incurra para evitar pérdidas, o en relación con actividades dirigidas a evitar pérdidas.

e. En el transporte marítimo, este amparo indemniza al Asegurado por la responsabilidad en que se incurra bajo la cláusula "Ambas Naves Culpables de Colisión" del contrato de transporte. En el caso de cualquier reclamación por parte de los transportadores bajo dicha cláusula, el Asegurado se obliga a notificar a la compañía, quienes tendrán derecho, bajo su propio costo y gasto, a defender al Asegurado contra tal reclamación.

f. Terremoto, temblor, erupción volcánica o rayo.

g. Caída de objetos sobre las mercancías aseguradas estando en el vehículo de transporte o bodega de almacenaje transitoria, incluyendo lluvias, tormentas, granizo, derrumbe del terreno, caída de árboles, deslizamientos, caída de la vía.

h. Hurto simple o calificado, atraco, asalto, o desaparición total o parcial de los bienes de uno o varios bultos.

i. Huelga. Motín, conmoción civil o popular, daños causados por huelguistas, trabajadores afectados por cierre patronal o personas que tomen parte en disturbios laborales, motines, asonadas o conmociones civiles.

j. Actos terroristas o actos mal intencionados de terceros siendo este un acto cometido por cualquier persona en nombre propio, o en conexión con cualquier organización que realice actividades dirigidas al derrocamiento o intento de derrocamiento, por la fuerza o de forma violenta, de cualquier gobierno independientemente de si este fue constituido legalmente o no, minas, torpedos, bombas u otras armas bélicas abandonadas.

k. Guerra internacional, limitada a eventos donde no ha sido declarada la guerra y que asegurado y/o transportador se vea sorprendido. En lugares donde ya esté declarada la guerra, la cobertura no aplica.

l. Permanencia en lugares intermedios, máximo de 60 días."

REFERENCIAS

Normatividad nacional

Decreto 410 de 1971. Por el cual se expide el Código de Comercio. 16 de junio de 1971. DO:33339.

Jurisprudencia nacional

Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia del 24 de mayo de 2005. Radicado No. 7495.

La póliza tendrá cobertura siempre y cuando se demuestre que el daño presentado es la consecuencia de cualquiera de los anteriores eventos.