

Informe de Peritaje

Principal	AIG Europe American Internacional Groupe Oberlindau 76-78 60323 Frankfurt/Main / Alemania
Instrucciones del Peritaje	Según la póliza N° 1630 del Pacífico Compañía de Seguros & Reaseguros, copia de la cual fue puesta a disposición con motivo del peritaje del 30 de Octubre del 2001.
Reclamo N°:	01073 Lim
Cobertura	Según la póliza N° 1630, declaración N° 936, con fecha 17 de setiembre del 2001 (copia), el monto de la cobertura asciende a US\$ 81,286.46 con el Pacífico Compañía de Seguros & Reaseguros.
Lugar y fecha del peritaje	Remshalden – Hebsack el 30 de Octubre del 2001 cerca de las 15:00 horas.
Cargamento	HLCU-2051699 / 070727 y 2051699 / 007711 1 contenedor de 20 pies = 10 paletas =21 carretes de bandas de acero galvanizado peso: 26,966 Kg.
Valor	DEM 76,823.98 A valor FOB, se adjunta copia de la factura N° 001-0005242 con fecha 17 de Setiembre 2001.
Consignador	Ieqsa - Industrias Electroquímicas S.A. Buzón 2130 Lima 100, Perú
Consignatario	Roland Palmer GMBH & Co. KG Wilhelm-Enssie-Strasse 120 77630 Remshalden-Hebsack / Alemania
Embalaje	Tiras de acero en carretes de aprox. 1,300 Kg provisto de protectores de bordes y envueltos con polypaper (papel plastificado) reforzados con hilos. 20 carretes colocados sobre el extremo, dos piezas una sobre otra, un carrete individualmente, sobre paletas de madera cubiertas con cartón corrugado. Los paquetes estaban asegurados con zunchos de acero fijos todo alrededor. El embalaje es habitual en el negocio y apropiado para el transporte.
Transporte	De acuerdo con la copia del C/E de Hapag-Lloyd AG, la consignación fue enviada a bordo de la nave "Santiago Express" el 17 de Setiembre del 2001 en Callao / Perú con destino Róterdam, allí la carga fue transbordada a tierra adentro en una embarcación por un canal y enviada al terminal de contenedores del puerto de Stuttgart, allí fue transbordada a un camión y llevada hasta Remshalden-Hebsack llegando allí el 30 de Octubre del 2001 alrededor de la 13:00 horas.

Conclusiones	La envoltura de polypaper reforzada con hilos se encuentra considerablemente afectada por agua de condensación en la parte superior y en las áreas laterales, la parte de unión de cerradura de los zunchos de acero que sujetaban estaban oxidadas, los cobertores de cartón corrugado de la paletas estaban húmedos, la madera de ambas paletas y las vigas de madera que eran azuladas se habían puesto grises, los extremos frontales de los carretes de corte estaban húmedos, la parte doblada exterior de los carretes estaba húmeda, deslustrado y por lo tanto afectados parcialmente por óxido blanco.
Monto de la Pérdida	Depreciación del valor de aquellas que están húmedas, deslustradas y por lo tanto afectadas parcialmente por óxido blanco.
Extensión de la Pérdida	Según lo que a la fecha se tiene conocimiento, se estima en aproximadamente 40%.

1. Información General

El peritaje y la reunión se llevaron a cabo junto con el Sr. Palmer.

Nos asignaron para el peritaje e inspección del antedicho cargamento, ya que se habían declarado y quejado sobre daños por humedad al momento de la llegada del contenedor en Remshalden y en el curso del control habitual de la mercancía recibida.

2. Conclusiones propias / Alcance de la Pérdida

El suscrito llegó a Remshalden el 30 de Octubre del 2001 aproximadamente a las 15:00 horas.

El camión con el contenedor de 20 pies estaba detenido listo para descargar en el local del consignatario. Las puertas del contenedor estaban cerradas, uno no había aún comenzado a descargar.

El cargamento constaba de:

10 paletas de 2 carretes

1 paleta de 1 carreta

Tiras de acero galvanizado

Formato: 330 x 0.70 mm.

Peso: 26,966 Kg.

En este punto, se hace referencia también a los documentos entregados a nosotros que se anexan a este Informe. Este material es utilizado por los señores Palmer para la producción de canalones y escurridores de agua. Las bandas de acero galvanizado son procesadas en el ancho entregado de 330 mmsin borde de corte.

Al abrir las puertas del contenedor se declaró que primero se sintió un olor a humedad mal ventilado sin duda originado por la madera de ambas paletas y las vigas de madera que fueron utilizadas para trincar la mercancía.

La madera de las paletas y las vigas de madera mostraron manchas grises/negruczas, decoloración y partes azuladas respectivamente.

Las láminas de cartón corrugado que cubrían las paletas estaban húmedas así como suaves y flácidas.

Los carretes estaban asegurados sobre las paletas con zunchos de acero; las uniones de cierre y ajuste estaban oxidadas.

El embalaje de los carretes constaba de polypaper que estaba reforzado con hilos. Este embalaje estaba húmedo o mojado y cubierto con gotas y chispas de agua hasta un considerable punto en la parte superior así como en las áreas laterales (circunferencia).

En este punto, se hace también referencia a las fotografías tomadas por nosotros.

Al abrir el embalaje sin re-bobinar se notó que los extremos y bordes de corte de las bobinas en la parte superior así como la última envuelta exterior bajo el papel de embalaje estaban mojados/ húmedos, la banda presenta oxidación parcial de óxido blanco en el área del borde.

Al llegar el contenedor y al momento del peritaje la temperatura variaba entre +20°C y +21°C.

La temperatura de la banda de acero galvanizado medida por medio de un termómetro eléctrico digital fue de alrededor de +10.2°C en el área de la dobladura exterior.

Al momento del peritaje el techo del contenedor estaba seco por dentro y el piso de madera del contenedor tampoco muestra ninguna marca de humedad o marcas de ingreso de agua.

Como ya se mencionó, este material es utilizado por los señores Palmer para la producción de canalones y escurridores de agua, es decir los canalones están formados de acuerdo a las necesidades de los compradores, sin embargo no se hace corte de los bordes. Es decir, el material es utilizado cuando se hace la entrega con 330 mm.

Canalones, escurridores de agua y artículos de ese tipo afectados por el óxido blanco no pueden ser vendidos sino a precios reducidos según el grado de daño ocurrido.

Por esta razón se acordó con el Sr. Palmer – sin obligación por la responsabilidad de los aseguradores – que ciertos carretes serían primero desenrollados, para entonces poder evaluar el grado de la pérdida basándose en la humedad encontrada y el daño debido al óxido blanco y luego calcular la pérdida del cargamento completo.

En el presente estado de conocimientos se espera que la pérdida se encuentre entre 40% por lo menos.

Las fotografías tomadas a lo largo del peritaje se encuentran adjuntas a este Informe.

3 Monto de la Pérdida

De acuerdo arriba mencionado y basándose en la condición del cargamento completo, la pérdida se espera que se encuentre cerca del 40%.

Se presentará una liquidación para los señores Palmer a su debido tiempo.

4 Embalaje

Como ya se mencionó, los carretes están equipados con protecciones en los bordes en los extremos, envueltos con polypaper reforzado con hilos, atado con zunchos de acero y colocados sobre el extremo en su mayor parte dos piezas una sobre la otra sobre las paletas.

Sobre las paletas los carretes asimismo estaban asegurados con zunchos de acero.

El cargamento fue transportado sobre un contenedor de 20 pies, dentro del cual los carretes estaban asegurados por medio de cuñas para evitar desplazamiento.

Este tipo de embalaje se evalúa como habitual entre el negocio así como apropiado para el transporte.

5 Causa de la Pérdida

Según las conclusiones del suscrito, el daño por humedad encontrado a la llegada del contenedor se atribuye a los efectos de la condensación del agua por influencias climáticas y causadas aparentemente tanto por las paletas y las vigas de madera colocadas para asegurar la mercancía.

La inspección del contenedor no mostró ninguna marca de los efectos de la humedad que provenga de afuera, o

de la base, o de la parte superior, y lo mismo aplica para las paletas y el embalaje de los carretes que no presentaban ninguna marca de humedad que viniera de afuera.

Junto con el Sr. Palmer los suscritos se encerraron dentro del contenedor, afuera un clima espléndido. En esta ocasión se declara que el contenedor incluyendo los precintos de las puertas se encontraba completamente hermético.

Por consiguiente se puede decir que los daños por condensación de agua encontrados se deben de atribuir a las influencias del clima combinadas con madera demasiada húmeda de ambas paletas y las vigas de madera utilizada para asegurar la mercancía.

Se recomienda que los contenedores sean estibados en la zona inferior de las bodegas de los buques para que no estén expuestos a variaciones extremas de las temperaturas que ocurren en la parte superior.

Las observaciones encontradas fueron hechas a nuestro mejor saber y entender sin prejuicio, sin embargo, respecto a las responsabilidades de los aseguradores.

Stuttgart 9 de Noviembre de 2001

C. Gleisch GMBH
Agencia de Averías
Oficina de Stuttgart

