

StopLoss

Abandono de la carga

Evitar los obstáculos



TT CLUB
ESTÁ DIRIGIDO
POR THOMAS
MILLER



Sumario

1. Introducción p06
2. ¿Por qué se abandona una carga? p08
3. ¿Cuándo se abandona una carga? p11
4. Atenuación de los riesgos asociados p12
5. Acción recomendada p13
6. Pasos metódicos p14
7. Sobreestadía y retención p16
- Lista de comprobación de diez puntos p17

Serie StopLoss

Los informes StopLoss se desarrollan sobre una amplia gama de temas que dan lugar a problemas recurrentes. Tienen el objetivo de proporcionar un resumen claro de un asunto, asesoramiento esencial sobre buenas prácticas y, en su caso, fuentes de información adicional. Puede encontrarse la serie completa y más información en www.ttclub.com/lossprevention y se pueden obtener copias impresas en los centros regionales de TT Club.

Descargo de responsabilidad

La información recogida en este informe procede de distintas fuentes. Ni TT Club, ni sus directivos ni los demás colaboradores aceptan responsabilidad alguna por pérdidas o daños que puedan derivarse de la confianza depositada en la información contenida en el presente documento.

Copyright © Through Transport Mutual Services (UK) Ltd 2025. Reservados todos los derechos. Los usuarios de este informe solo pueden reproducirlo o transmitirlo literalmente. Cualquier otro uso, incluida la orientación extraída sobre la base de este informe, en cualquier forma o por cualquier medio, está sujeto a la autorización previa por escrito de Through Transport Mutual Services (UK) Ltd.



Evitar los obstáculos relacionados con el abandono de la carga

La carga abandonada es un desafío continuo para las partes implicadas de la cadena de suministro, que no solo se traduce en costes considerables en concepto de sobreestadía de los contenedores, retención, almacenamiento y costes de eliminación, sino también en un aumento de los riesgos normativos y para la seguridad. Además de estos riesgos identificados, los casos de carga abandonada exigen dedicar importantes recursos de gestión para su resolución y tienen el potencial de afectar a las relaciones comerciales.

Este informe StopLoss pretende ofrecer una orientación práctica a las partes implicadas para las que las consecuencias de una carga abandonada son mayores.

¿A quién se dirige?

- Transitarios
- Operadores logísticos
- Transportistas no propietarios de buques (NVOCC)
- Operadores de terminales
- Propietarios de la carga

1

Introducción

En este apartado:

- ¿Quién está más expuesto?
- Consideraciones de seguridad
- Importancia de los controles de gestión y de la prevención

La carga abandonada no es un desafío nuevo para el sector del transporte. Los NVOC están especialmente expuestos a la responsabilidad por costes cuando emiten conocimientos de embarque de la empresa, con lo que actúan como «transportista», aunque los transitarios pueden estar expuestos de forma similar en virtud de las cláusulas «mercantiles» del conocimiento de embarque marítimo, incluso cuando no se les nombra realmente en el anverso del conocimiento de embarque.

Otras partes implicadas, como la terminal de contenedores y el propietario o arrendador del contenedor, tienen una exposición similar a los riesgos derivados de la carga abandonada. Por lo general los sistemas operativos de las terminales posicionan dinámicamente la carga que llega para facilitar el acceso al despacho y teniendo en cuenta las limitaciones de espacio. Las cargas abandonadas perturban la eficacia operativa, ya que afectan al rendimiento y a los niveles de servicio. La seguridad es otro motivo de preocupación para quienes almacenan cargas abandonadas. El conocimiento del tipo de carga, su estado, el estado de la unidad de transporte, la reactividad potencial con las cargas adyacentes o

la forma de manipular la carga en caso de emergencia, son consideraciones sensatas.

Asimismo, las cargas abandonadas pueden atraer el interés de las autoridades locales, como aduanas, cuerpos de seguridad, organismos de lucha contra la delincuencia y los responsables de los controles fitosanitarios. Las inspecciones y, en su caso, las medidas correctoras podrían hacer más complejo y costoso resolver los problemas en torno a una remesa abandonada.

Evitar el abandono de la carga puede ser todo un desafío. Sin embargo, los controles de gestión y las estrategias de mitigación pueden ayudar a reducir la frecuencia y el impacto de este tipo de casos. Identificar de forma prematura los riesgos elevados y estar capacitado para mitigar las consecuencias reducirá la exposición. Todas las incidencias son complejas y acarrearán costes, por lo que más vale prevenir que curar. Para la prevención es crucial mantener procedimientos de gestión para identificar las expediciones que requieren una mayor vigilancia y/o tomar medidas evasivas, como evitar la expedición, para proteger su negocio.



Mantener procedimientos de gestión para identificar las expediciones que requieren una mayor vigilancia





2

¿Por qué se abandona una carga?

En este apartado:

- La mercancía (algunas son más propensas que otras)
- La naturaleza del expedidor (persona física)
- Ruta comercial
- Contratos de venta y fluctuaciones comerciales
- Problemas de sanciones

Hay un gran número de razones subyacentes que conducen a casos de abandono de carga. Este apartado pretende abordar los principales desencadenantes.

Normalmente, la mercancía se abandona en el puerto de destino y se trata de cargas de poco valor, como residuos y materiales destinados al reciclaje. Se necesitan controles de gestión para identificar las mercancías, las rutas y los destinos problemáticos. Otras «señales de alerta» pueden incluir que el expedidor sea una persona física, con pocos activos materiales, y los casos en los que la venta de la carga no se haya concretado en el momento de la expedición («expedido por orden de»). Una diligencia debida eficaz conduce a una decisión comercial informada para rechazar la reserva o asignar una atención operativa adicional a la expedición.

La mercancía

Algunas mercancías son más propensas a ser abandonadas que otras. Si pueden identificarse durante el proceso de reserva, es posible reducir su exposición a este tipo de casos. A pesar de que reconocer que habrá variaciones por

zonas geográficas, a continuación se ofrece una lista de las mercancías que suelen presentar un mayor riesgo.

- Residuos (de todo tipo, incluidos tela, papel y madera)
- Restos (metales, plásticos, de madera)
- Cargas destinadas al reciclaje (a menudo se trata de expediciones de residuos con un descriptor alternativo)
- Equipos informáticos usados
- Neumáticos usados
- Efectos personales

Hay diversas razones por las que estas mercancías son más propensas que otras. Sin embargo, todas ellas son de valor relativamente bajo, de gran volumen y, a menudo, no son productos de nueva fabricación.

Aparte del conocimiento y el cumplimiento de las normas del Convenio de Basilea¹, todos los implicados en la cadena de transporte deben estar cada vez más atentos al movimiento de cargas consideradas como residuos. Muchos países han introducido medidas cada vez más estrictas en este sentido, incluyendo prohibiciones, cuotas y autenticación.



Las cargas de residuos y restos son mercancías que suelen abandonarse

¹. Convenio de Basilea sobre el Control de los Movimientos Transfronterizos de los Desechos Peligrosos y su Eliminación, con sus enmiendas

Del mismo modo, las empresas deben estar alerta ante los riesgos que presentan las mercancías falsificadas, no conformes y prohibidas. Inevitablemente, identificar estas expediciones, y los delincuentes que tratan de aprovecharse de las operaciones de transporte legítimas, presenta dificultades considerables. Es probable que las mercancías no se declaren con exactitud, tanto en lo que respecta a la ocultación del comercio ilícito como a la naturaleza o los peligros potenciales que presentan. Estar alerta a los riesgos en los lugares de origen o destino y conocer la información de las organizaciones gubernamentales y comerciales son pasos importantes para evitar estos riesgos.

Naturaleza del expedidor

La diligencia debida es fundamental en lo relativo al riesgo de carga abandonada. Conocer a su expedidor es fundamental para identificar riesgos agudizados. No todos los casos de carga abandonada implican a un expedidor que busca engañar intencionadamente; sin embargo, existen puntos en común que podrían tenerse en cuenta:

- ¿El expedidor es una persona física (en lugar de una empresa)?
- ¿El expedidor es fiable?
- Si el expedidor es una empresa, ¿existe?
- ¿La empresa es viable desde el punto de vista financiero?
- ¿La empresa tiene web?
- ¿Las búsquedas en Internet verifican que el expedidor comercia con la mercancía en cuestión?

Identificar el tipo y la naturaleza del expedidor ayudará a identificar otros indicadores de riesgo. Una persona física, por ejemplo, puede no presentar

necesariamente un mayor riesgo inicial, pero podría decirse que es mucho menos probable que pueda hacer frente a los costes resultantes en caso de que la carga sea abandonada. La fiabilidad del expedidor es una consideración importante. ¿Ha trabajado con el expedidor anteriormente, hubo algún problema en torno a la recogida de la carga, retrasos o pagos pendientes? ¿El expedidor ha cambiado su nombre o sus datos de contacto?

El volumen de datos disponibles públicamente implica que incluso unos procedimientos de validación bastante rudimentarios pueden ayudar a proteger su empresa.

Ruta comercial

Considere la ruta de la carga que se presenta para su expedición. Desarrolle conscientemente conocimientos a lo largo del tiempo en relación con las rutas comerciales habituales de determinadas mercancías. Podría haber un indicador principal de que algo va mal en la declaración de la carga o en la identidad de su contraparte. ¿Qué probabilidad hay, por ejemplo, de que una remesa con la descripción de «Juguetes» se expida de Francia a Myanmar? En lo que respecta al comercio ilícito, esté alerta ante la posibilidad de que un expedidor desee disfrazar el origen o la ruta del movimiento, realizando la expedición a través de un tercer país que levante menos sospechas. ¿Qué probabilidad hay de que una remesa con la descripción de «Juguetes» se vaya a expedir de Omán a Irlanda? Tenga en cuenta:

- El lugar de carga y el destino
- Las rutas comerciales ordinarias conocidas
- Embarques/experiencia anteriores
- Nuevas normativas/restricciones



Tenga en cuenta que una persona física que no presente ningún riesgo inicial puede no ser capaz de hacer frente a los costes asociados en caso de que se abandone la carga

Aunque no sea posible desarrollar un conocimiento profundo de las rutas comerciales mundiales, puede haber señales de alerta evidentes sobre las que puede actuar. Su experiencia previa o la de su sector también podrían servirle de orientación para identificar los países de destino problemáticos. Durante la última década, varios países han introducido restricciones a la importación de residuos, por ejemplo. Mantener una estrecha relación con los agentes locales, las asociaciones nacionales de transitarios, sus homólogos y leer la prensa especializada le ayudará a reconocer estos cambios. Por ejemplo, recibir una reserva de una remesa de «material reciclado» para su entrega en un país con una restricción conocida en materia de residuos podría activar una señal de alerta.

Contratos de venta y fluctuaciones comerciales

El contrato de venta subyacente no suele ser visible para el operador de fletamento, pero sus condiciones podrían apuntar a una razón para el abandono de la carga. Estar alerta a los factores que probablemente se conozcan puede ser indicativo de las relaciones subyacentes y ayudar a evitar problemas. Podría considerar:

- Si la venta de la carga ha finalizado o es «expedida por orden de»
- Las condiciones económicas actuales (recesión)

- Acceso al mercado (¿hay algún problema conocido en el país de destino que pueda afectar a la expedición?)
- Falta de mercado (¿hay algún problema conocido que sugiera que el mercado para las mercancías puede no existir?)

Llevar a cabo un cierto nivel de diligencia debida sobre la entidad designada como consignatario en relación con los acuerdos de transporte puede proporcionar una indicación de si se está comerciando con las mercancías.

Problemas de sanciones

Las partes implicadas del sector de la logística mundial ya estarán alerta a los controles que necesariamente se derivan de la imposición de sanciones económicas aplicadas por países u organizaciones contra objetivos específicos, incluyendo Estados, grupos e individuos. Es importante establecer procedimientos sólidos para mantener el cumplimiento de este aspecto complejo y que cambia con frecuencia de la normativa comercial. En el contexto del abandono de la carga, manténgase alerta sobre la identidad de las contrapartes implicadas.



Tenga precaución con los países con restricciones conocidas a la importación de cargas

¿Se ha finalizado el contrato de venta o se trata de una carga «expedida por orden de...»?

3

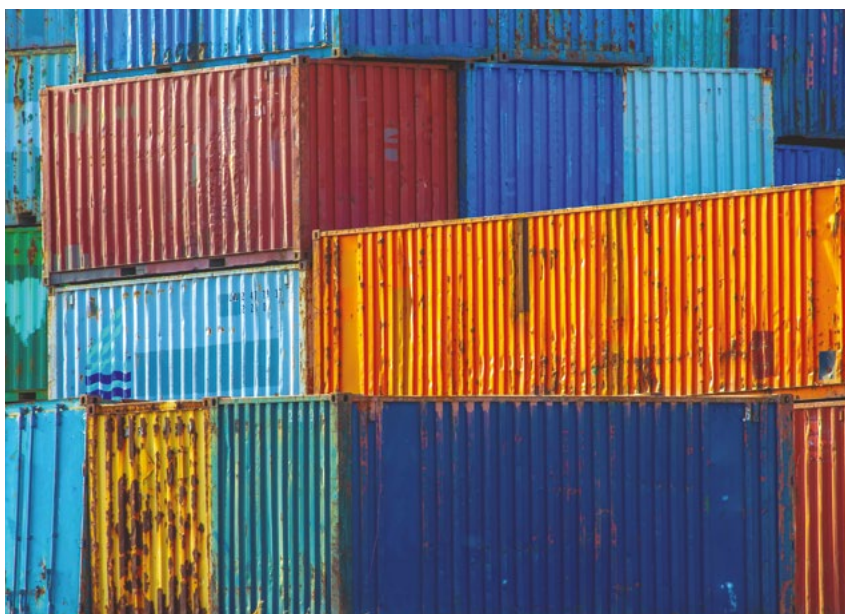
¿Cuándo se abandona una carga?

En este apartado:

- Definición de abandono
- Cómo se hace evidente
- La función de los organismos de control

Una expedición se considera «abandonada» cuando el consignatario ha manifestado, por acción o inacción, que no tiene intención de asumir la entrega de la carga en un plazo razonable que normalmente sería el período «gratuito» acordado. A menudo será la primera alerta de que la carga no se recogerá y subraya la importancia de una identificación precoz y una gestión proactiva. Una vez transcurrido el período gratuito, la naviera y el operador del contenedor comenzarán a incurrir en costes que pueden aumentar rápidamente. Estos costes se repercutirán a los socios contractuales como gastos de sobreestadía y retención.

Además, la remesa puede verse sometida a un mayor interés y escrutinio por parte de las autoridades que pueden no haber estado directamente implicadas con anterioridad. Esto puede incluir a personas con responsabilidades diversas en materia de seguridad y respuesta a emergencias, asuntos fitosanitarios, aduanas y organismos de seguridad/contra la delincuencia.



4

Atenuación de los riesgos asociados

En este apartado:

- Supervisión de hitos clave
- La importancia de buenos controles de gestión
- Comunicación con agentes locales

Es prudente establecer buenos controles de gestión para todas las expediciones. Disponer de estos controles le ayudará a identificar fácilmente las expediciones problemáticas en una fase muy temprana. Podría considerar la posibilidad de desarrollar una estructura de información y derivación basada en los hitos clave del proceso previsto. Considere registrar el seguimiento de:

- La fecha de llegada real
- Notificaciones previas a la llegada (en su caso)
- Despacho en la aduana
- Presentación del conocimiento de embarque
- El período gratuito permitido

Si se hay resultados negativos en cualquiera de los hitos establecidos debería provocar la adopción de medidas inmediatas.

Un buen mantenimiento de registros y el control de la gestión sobre las expediciones en tránsito son cruciales. Todas las partes implicadas deben mantener sistemas electrónicos para controlar las fechas de llegada y los períodos gratuitos relacionados. De este modo puede desarrollarse información de gestión para visualizar el estado de los hitos clave, como la entrega de conocimientos de embarque, como indicadores avanzados de posibles problemas.

Es prudente asegurarse de que sus agentes locales son conscientes de este riesgo y de que también controlan la llegada de las expediciones en su nombre. La función del agente marítimo puede ser crucial en la identificación temprana, impulsando la adopción de medidas. Disponer de protocolos de comunicación sólidos y establecer expectativas claras con su agente local resultará muy valioso.

No existe ninguna ley nacional o convenio internacional que establezca que los transitarios o los NVOC pueden recuperar los costes asociados a la carga abandonada, por ejemplo, la sobreestadía de los contenedores, el almacenamiento portuario o multas. El único medio que tiene para efectuar una recuperación es si esto se contempla en el contrato con su cliente (ya sea un contrato de agencia, un contrato de transitario o un conocimiento de embarque de la empresa).



Esté atento a cualquier hito clave omitido en el proceso previsto

5

Acción recomendada

En este apartado:

- Tomar medidas inmediatas
- Valor en la transparencia y la persistencia

Cuando se identifica que una carga está en riesgo de abandono, es prudente tomar medidas inmediatas para mitigar la exposición a costes. Considere:

- Identificar todas las partes implicadas
- Verificar el número de días gratuitos y la tarifa posterior
- Revisar las condiciones contractuales aplicables y evaluar de qué parte o partes podría obtener un reembolso
- Hablar con la parte o las partes contractualmente responsables e instarles a que se presenten y paguen los cargos pendientes y a que despachen la carga
- Garantizar el mantenimiento de registros de toda la correspondencia
- Alertar a las partes sobre sus obligaciones contractuales y los derechos del transportista
- Estar alerta ante falsas promesas de que la mercancía será despachada

En ausencia de acción, comuníquese de nuevo con el expedidor y el consignatario, exigiendo instrucciones inmediatas, ya sea para cambiar de consignatario o de destino, para organizar la reexpedición o para abandonar formalmente la carga. Es prudente ser siempre transparente sobre los cargos pendientes o continuados. Asegúrese de que cualquier agente o sucursal local mantiene registros completos y claros de todos los costes en los que se incurre en relación con la carga abandonada, manteniendo al expedidor y al consignatario plenamente informados.



Alerta con las falsas promesas: nunca se tome las promesas al pie de la letra

6

Pasos metódicos

En este apartado:

- Definir procesos
- Diferencias jurisdiccionales
- Mantener una comunicación clara

Por desgracia, no existe una práctica comúnmente aceptada en todas las jurisdicciones. Esto añade una capa más de complejidad a la tramitación de este tipo de casos, especialmente para el operador de fletamento, que puede no estar domiciliado en el país donde se abandona la carga. Por ejemplo, puede que no sea posible que el operador de fletamento mantenga un derecho de retención sobre la mercancía. Además, cada jurisdicción tendrá disposiciones y normas específicas sobre cómo pueden ejercerse los derechos de retención, que habrá que respetar. En EE. UU. existe un proceso denominado General Order, que podría ayudar a facilitar la venta de la mercancía. Estas diferencias jurisdiccionales hacen que sea muy importante mantener una estrecha comunicación con su agente local.

Mientras se esté haciendo todo esto, intente atenuar los costes de sobreestadía/retención en la medida de lo razonablemente posible. Consulte y explore las opciones con el transportista y el agente local, según proceda. Las soluciones alternativas de almacenamiento podrían ser más rentables. Deberá prestarse especial atención a cualquier respuesta y al progreso hacia la resolución, dando una segunda notificación formal a más tardar 45 días después de la fecha de descarga si fuera necesario.

Debe emitirse una notificación final en el plazo de tres meses (en algunas jurisdicciones puede ser de hasta seis meses) a partir de la fecha de descarga. En caso de que el transportista no haya ejercido un derecho de retención sobre

la carga en cuestión, sea explícito en que la inacción no dejará otra opción que el NVOC notifique a la autoridad portuaria pertinente para solicitarle que tome las medidas necesarias, que pueden incluir la venta o la eliminación, y que todos y cada uno de los costes en los que se incurra a este respecto serán también por cuenta de la parte contractualmente responsable.

En algunas jurisdicciones, puede existir la obligación de que el NVOC notifique a las autoridades, una vez transcurridos 30 días, que las partes en cuestión no se han presentado o es improbable que se presenten a recoger la carga.

Tras el envío de la notificación final, generalmente será necesario emitir a las autoridades una «Carta de abandono de carga» en nombre del expedidor y/o consignatario para solicitar a dichas autoridades que asignen una fecha para la eliminación o subasta de la carga.

Es prudente no organizar la venta/destrucción de la carga abandonada sin la aprobación previa del expedidor o el consignatario —y consulte siempre a su asegurador de responsabilidad civil. Si el expedidor y/o el consignatario acuerdan abandonar las cargas no reclamadas, asegúrese de que esta intención se confirma por escrito con el acuerdo específico de indemnizarle plenamente en virtud de una carta de indemnización, y de que se devuelve el conocimiento de embarque original.

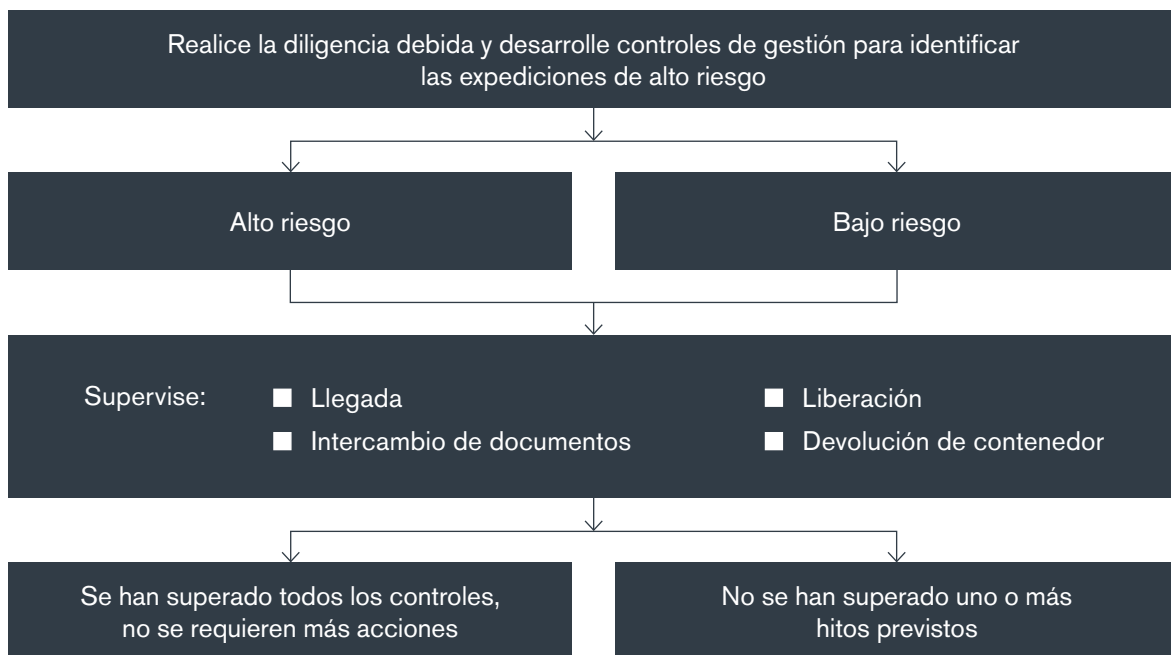
Puede haber retos en cuanto a jurisdicción local en la tramitación de estos casos y puede ser prudente obtener un dictamen jurídico antes de proceder.



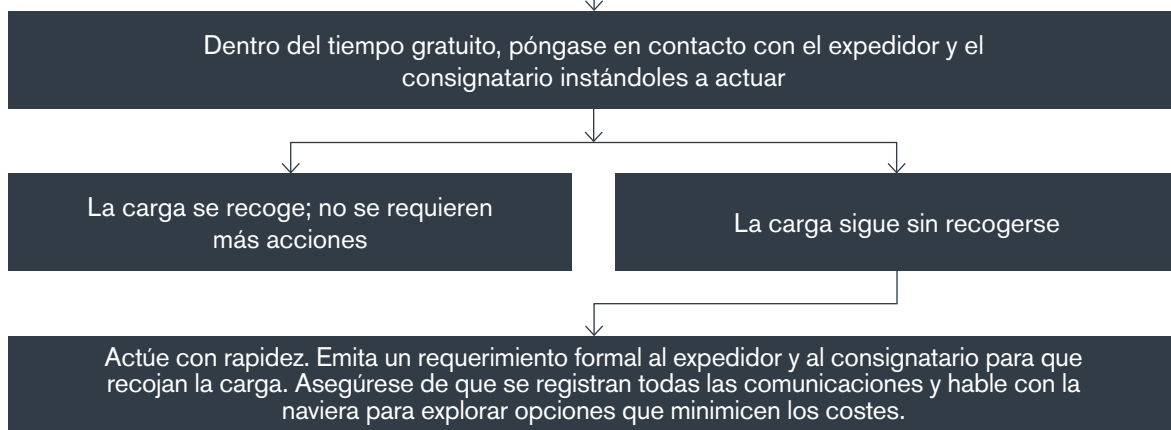
Es importante tomar acciones sin demora



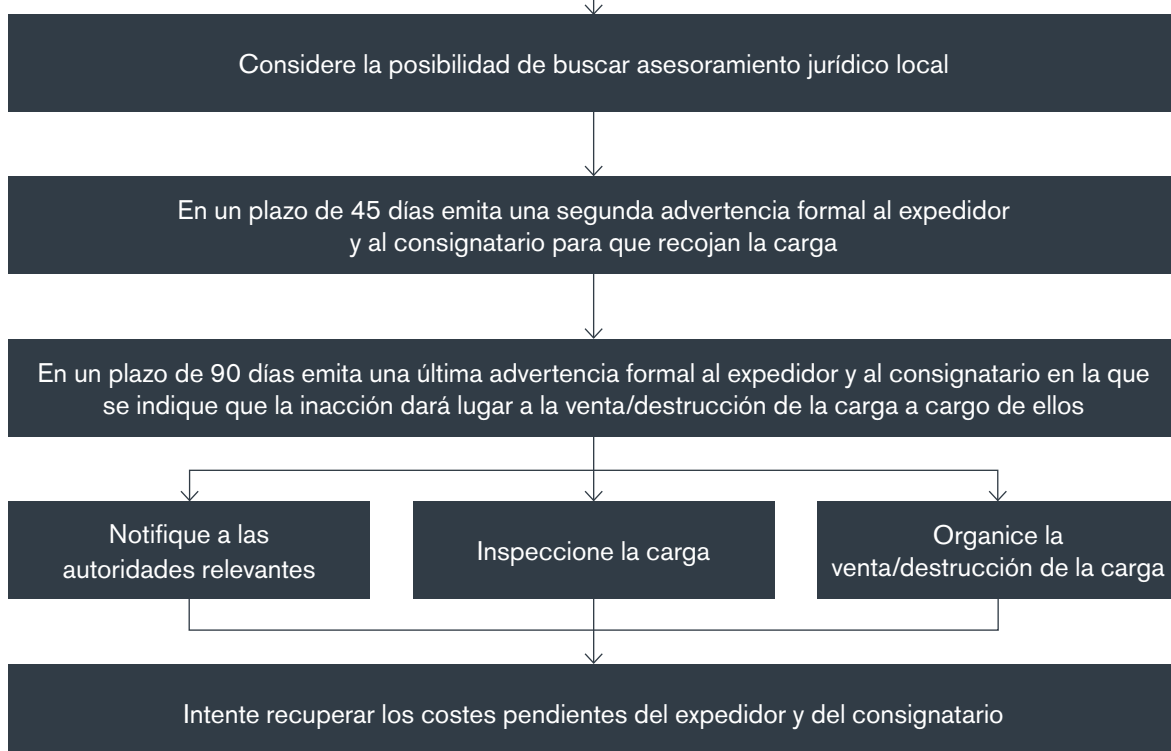
Bajo



Moderado



Alto



7

Sobreestadía y retención

En este apartado:

- Explicación de sobreestadía y retención
- Discrepancias contractuales
- Minimización de la exposición

Una consecuencia que suele ser inevitable de las cargas abandonadas son los costes que se acumulan en relación con la sobreestadía y la retención. Estos cargos cumplen dos funciones principales. La primera es una simple tarifa por el uso del contenedor. La segunda es como mecanismo para motivar a la parte implicada que utiliza el contenedor para garantizar su devolución a tiempo. Si los contenedores se devuelven a tiempo, el operador de contenedores aumenta la eficacia y maximiza la productividad del activo. El nivel de las tarifas cobradas por ubicación se ve influido por los desequilibrios de disponibilidad; en ubicaciones de gran uso y baja disponibilidad, las tarifas suelen ser más elevadas.

La *sobreestadía* es el coste asociado al uso del contenedor dentro de la terminal de contenedores más allá del período gratuito contractual. Por ejemplo, en lo referente a una expedición de importación, el tiempo transcurrido desde que el contenedor cruza la borda del buque hasta que es «retirado» de la terminal de contenedores.

Por *retención* se entiende el coste asociado al uso del contenedor fuera de la terminal, más allá del período gratuito contractual. Por ejemplo, en lo referente a una expedición de importación, el tiempo transcurrido entre la salida de los contenedores de la terminal de contenedores hasta el momento en que se registra que se devuelven vacíos.

Existen distintos modelos contractuales y cada operador de contenedores será diferente. También es probable que haya diferencias según el puerto, la ruta y si se trata de una expedición de importación o de exportación. El uso de un contenedor suele basarse en un período gratuito acordado, seguido de un período de cargos diarios que pueden aumentar gradualmente en varias fases en caso de que se agote el período gratuito. No es extraño que los cargos por sobreestadía y retención aumenten rápidamente en el contexto de las cargas abandonadas y que puedan llegar a superar el valor de la carga, lo que crea desafíos adicionales para alcanzar una solución.

En el contexto de la carga abandonada, teniendo en cuenta que las tasas de sobreestadía y retención aplicables varían según el operador de contenedores y el puerto, las partes implicadas deben tener en cuenta las tarifas contractuales aplicables al transporte concreto. Esta información debe tenerse en cuenta en la fase de reserva, al evaluar la exposición a los riesgos de la carga abandonada.

Además, en el momento en que el abandono de la carga se convierte en un problema, puede ser aconsejable comunicarse —potencialmente a través de su agente local— con el operador del contenedor y la terminal o el puerto. Considere qué opciones existen para encontrar un almacenamiento de menor coste que sea compatible con sus obligaciones contractuales y mantenga la carga segura y protegida.

Lista de comprobación de diez puntos

Abandono de la carga

- ☐ Diligencia debida: desarrolle procesos para identificar expediciones con señales de alerta
- ☐ Mantenga controles de gestión para supervisar la llegada, la recogida y los períodos gratuitos asociados
- ☐ Cuando el abandono parezca probable, actúe con rapidez
- ☐ Comuníquese con el expedidor/consignatario para llamar su atención sobre la expedición
- ☐ Cuando sea posible, trabaje con el expedidor/consignatario para despachar la expedición
- ☐ Busque si existen opciones de almacenamiento de menor coste
- ☐ Asegúrese de que se obtienen instrucciones por escrito sobre la expedición en relación con el abandono, la venta o la destrucción
- ☐ Obtenga una carta de indemnización del expedidor/consignatario cuando se reciban instrucciones de abandonar, vender o destruir la mercancía
- ☐ Informe a su asegurador de responsabilidad civil
- ☐ Cuando proceda, obtenga un dictamen jurídico sobre las medidas que se proponga adoptar

Para más información

Póngase en contacto con nosotros en la dirección **riskmanagement@ttclub.com** o entre en nuestra web: **ttclub.com**

TT Club

TT Club es el proveedor independiente consolidado líder del mercado de los seguros mutuos y los servicios relacionados de gestión de riesgos para el sector del transporte y la logística internacional. El principal objetivo de TT Club es contribuir a que el sector sea más seguro y esté más protegido. Fundado en 1968, TT Club cuenta con más de 1.100 socios, que incluyen a propietarios y operadores de contenedores, puertos y terminales, y empresas de logística, que trabajan en el ámbito marítimo, por carretera, ferroviario y aéreo. TT Club es conocido por su servicio de alta calidad, su profundo conocimiento del sector y la lealtad perdurable de sus socios. Conserva a más del 93 % de sus socios y un tercio de todos ellos han elegido asegurarse con TT Club durante 20 años o más.

ttclub.com

Thomas Miller

TT Club está dirigido por Thomas Miller, un proveedor independiente internacional de servicios de seguros líder del mercado. La mayoría de las empresas que actualmente poseemos o gestionamos son líderes reconocidos en el mercado de su elección. Nuestra cartera incluye mutuas y, cada vez más, empresas especializadas en servicios de seguros.

thomasmiller.com

