

## ? Guardias civiles detenidos en un puerto español

¿Qué puerto está bajo sospecha después de que la semana pasada se detuvieran a dos guardias civiles, que controlaban la entrada y salida de vehículos al enclave, acusados de blanqueo de dinero?



## ! Algunos recuperan el estraperlo de medicinas

¿Sabían que hay numerosas farmacias y centros de distribución de medicamentos implicados en la venta ilegal de fármacos? Compran más medicinas de las que necesitan y se sacan un extra en la reventa.

## ? De la fábrica de CAF en Beasain a los fogones

¿Qué reconocido cocinero trabajó durante cuatro años en la fábrica ferroviaria de CAF en Beasain montando las puertas de las locomotoras antes de convertirse en uno de los chefs españoles más televisivos?

### TRIBUNA

# El embargo marítimo en 2012

**Andrés Candomeque**  
Socio de Mestre  
Abogados



El negocio marítimo alberga un importante caudal de relaciones comerciales generadoras de créditos y reclamaciones que, en numerosos casos, son objeto de larga discusión antes de que el deudor acabe pagando la deuda. El riesgo que conlleva la contratación y prestación de servicios a buques propiedad de empresas domiciliadas en lejanas jurisdicciones, que en muchas ocasiones no ofrecen la confianza deseada, se incrementa con la fugaz estancia de los buques en puerto.

Ante esta situación, el embargo preventivo de buques se enmarca como un mecanismo eficaz para que comerciantes y operadores marítimos vean garantizados sus créditos. Se trata de una medida que permite al acreedor inmovilizar el buque deudor como garantía del crédito reclamado, para que la sentencia o laudo que se dicte en el procedimiento arbitral o judicial oportuno no se convierta en papel mojado. En definitiva, intenta garantizar el cobro del crédito.

Desde el 14 de septiembre de 2011 el marco legal que ampara el embargo y que permite su rápida tramitación

judicial, viene modificado con la entrada en vigor del nuevo Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques, realizado en Ginebra el 12 de marzo de 1999.

En cualquier caso, debe resaltarse que hasta marzo de 2012, el convenio coexistirá con el viejo de 1952, y será aplicable sólo a aquellos buques que enarbolan bandera de estados miembro. Así, la normativa aplicable

**En España, a partir de marzo de 2012, todo embargo será tramitado, sin excepción, conforme al nuevo Convenio de 1999**

variará en atención a la bandera de los buques a embargar, con el evidente agravio comparativo que sufrirán aquellos acreedores sometidos al Convenio del 52 frente a los que puedan invocar el nuevo tratado.

Afortunadamente, esta caótica situación será transitoria. El reciente Real Decreto Ley de fecha 12/2011 de 26 de agosto pondrá fin a la inseguridad jurídica que provocaba la reserva efectuada por España al ratificar el convenio de 1999. Cabe recordar, que el instrumento de adhesión de España al convenio de mayo de 2002, contenía una preocupante



AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

reserva consistente en la exclusiva aplicación del convenio a los buques que enarbolasen banderas de estados miembro. Esta situación, denunciada por la doctrina maritimista, hubiese provocado un grave vacío legal respecto al embargo preventivo de la gran mayoría de buques. De este modo, a partir de marzo 2012, fecha en la que la denuncia del convenio de

1952 será efectiva, todo embargo será tramitado conforme al nuevo convenio de 1999 sin excepción.

El nuevo tratado contiene 17 artículos que regulan, principalmente, la potestad para embargar, tanto en el ejercicio de dicho derecho, como en el levantamiento del mismo, o el derecho de reembolso y pluralidad de embargos, la protección de los

propietarios y arrendatarios a casco desnudo de buques embargados, y la competencia para conocer del fondo del litigio que haya motivado el embargo.

### NOVEDADES DEL CONVENIO 1999

Respecto al tratado de 1952 encontramos un mayor número de créditos marítimos que dan lugar al embargo. Se amplía el crédito al que tenga como causa la compensación especial relativa a operaciones de asistencia o salvamento respecto de un buque que, por sí mismo o por su carga, amenace causar daño al medio ambiente, además de todo contrato relativo al transporte de pasajeros; la avería gruesa; el suministro de contenedores y servicios prestados al buque; los derechos y gravámenes de puertos, canales, muelles, radas y otras vías navegables; los gastos de repatriación y las cuotas de la seguridad social pagaderas en nombre de miembros de la dotación en virtud de su enrolamiento a bordo del buque; las primas de seguros; las comisiones, corretajes u honorarios de agencias en relación con el buque y toda controversia resultante de un contrato de compraventa de un buque. Asimismo, el nuevo convenio incluye de forma expresa la posibilidad de embargar un buque si el crédito alegado es contra el gestor o el naviero del buque, y está garantizado por un privilegio marítimo en virtud de la legislación del Estado en que se solicita el embargo.

En definitiva, en pocos meses el nuevo convenio se aplicará de forma uniforme en España y ofrecerá a todos los acreedores mayores armas y protección para garantizar sus créditos marítimos. ■

### TRIBUNA

# Cómo gestionar la rotura de stock

**Víctor Felipe Tablado**  
Miembro de IDE-  
CESEM y experto en  
cadena de suministro



Debemos reconocer que en las empresas no estamos preparados para asumir las roturas de stock. Aunque las tengamos, a veces negamos su existencia. Es más, seguramente muchas empresas ni siquiera saben que las tienen porque no pueden medirlas correctamente al no disponer de un sistema o ERP. Me atrevería a decir, que es un asunto casi de psicología empresarial. Nos vendamos los ojos para no ver lo que pasa a nuestro alrededor, y buscamos medidas que a corto plazo son costosas -transportes urgentes, incremento desmesurado de stock, etc.-, pero que

solucionan el momento puntual de la rotura, aunque no atajan el problema. Incurrimos en todos los costes posibles con tal de que no aparezca la tan temida rotura, sobre todo si se trata de productos de primer nivel.

No es muy común dar cifras sobre el nivel de roturas de stock porque sería reconocer que la gestión de inventarios no es tan "buena como lo pintamos". Es un problema de difícil explicación o justificación para los responsables de logística y/o aprovisionamientos, aunque obviamente, no es solo un problema logístico, sino más bien de cadena de suministro.

Atendiendo a la estimaciones que hay sobre porcentajes, para una empresa con unos ingresos por ventas de 100 millones, podemos tener unas pérdidas como mínimo de 1 millón por falta de ingresos y costes



EROSKI

asociados. No deja de ser una estimación muy general, pero si nos debe servir para adoptar medidas encaminadas a evaluar de forma regular el impacto económico de la rotura

de stock en la cuenta de resultados. También es necesario adaptar el ERP o sistema de gestión de calidad para que tenga la capacidad de proporcionarnos información de roturas de

stock en el periodo de tiempo y datos que estimemos oportuno.

Cuantificando el impacto de la rotura de stock en la empresa, debemos ser capaces de implantar mejoras encaminadas a reducirla, en la medida que se estime oportuno, para llegar a objetivos. Las roturas

**Cuantificar las roturas de stock ofrece la información necesaria para saber dónde encontrar las oportunidades de mejora empresarial**

nos van a dar mucha información para saber dónde tenemos oportunidades de mejora, pero sin olvidar que no vamos a encontrar un solo motivo, sino un conjunto de ellos que va a implicar a más de un departamento. Gracias a la coordinación de objetivos comunes, las empresas pueden ir resolviendo el puzzle de problemas que suponen las roturas de stock.

Y es que, ¿qué hay peor en una empresa que no disponer de producto para vender? ■