

Diplomado Internacional en Logística y Transporte FIATA

MÓDULO: Transporte Marítimo y Puertos

Tema: Contexto comercial del transporte
marítimo



Estimado participante de la capacitación a distancia:

En este tema “*Contexto comercial del transporte marítimo*” revisaremos los diferentes convenios internacionales marítimos; así como las organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales que regulan el transporte marítimo.

CONVENIOS INTERNACIONALES APLICABLES AL TRASPORTE DE MERCANCIAS POR MAR

Convenios Internacionales aplicables al transporte de mercancías por mar.-

Cuando consideramos el comercio internacional en su conjunto observamos que, (medido en toneladas) la mayor parte del intercambio global de mercancías se realiza por mar.

Lo anterior se debe a que el movimiento de minerales, petróleo, granos, gas y muchos otros productos, resulta más económico hacerlo por este medio que por cualquier otro, además de que en muchas ocasiones esta es la única opción para mover semejantes volúmenes de mercancías. Si a lo anterior agregamos que la contenerización de la carga ha propiciado que el movimiento marítimo de muchas mercancías ahora resulte viable por este medio, su crecimiento será sostenido en los siguientes años, independientemente de la gran crisis coyuntural del 2009. Para el caso de México la participación del sistema marítimo comparado con los otros modos también tiene una alta participación:

MOVIMIENTO DE CARGA NACIONAL POR MODO DE TRANSPORTE (en millones de toneladas)							
Modo de transporte	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Autotransporte	356.5	366.7	383.3	332.5	380.8	417.2	413.2
Ferrovial	52.1	52.7	58.5	60.6	74.9	80.4	78.1
Marítimo	182.4	192.9	200.9	213.6	230.3	240.4	241.1
Aéreo	0.2	0.3	0.3	0.3	0.4	0.4	0.4
Total	594.2	613.6	643	607	686.4	738.4	732.8
Participación % del total							
Autotransporte	60.0%	59.8%	59.6%	54.8%	55.5%	56.5%	56.4%
Ferrovial	8.8%	8.6%	9.1%	10.0%	10.9%	10.9%	10.7%
Marítimo	31.2%	31.6%	31.2%	35.2%	33.6%	32.6%	32.9%
Aéreo	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.1%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
Participación % del movimiento de carga terrestre							
Autotransporte	87.2%	87.4%	86.8%	84.6%	83.6%	83.8%	84.1%
Ferrovial	12.8%	12.6%	13.2%	15.4%	16.4%	16.2%	15.9%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Contrato de transporte de mercancías por mar

Este es el instrumento más importante para la operación del transporte de carga por vía marítima, sin embargo, la evidencia jurídica de su existencia generalmente se encuentra en los contratos de Fletamento o bien en el Conocimiento de Embarque, también conocido como Bill of Lading.

El transporte marítimo, es por definición una actividad internacional, pero al mismo tiempo cada país cuenta con un marco jurídico nacional, de ahí la importancia de los convenios internacionales que buscan armonizar tanto aspectos comerciales como jurídicos, principalmente lo relativo a la responsabilidad.

En ese contexto, surgen convenios internacionales que son muy importantes para la actividad cotidiana del agente de carga.

Las convenciones de mayor influencia en el transporte marítimo son: Las Reglas de la Haya y las de Hamburgo, que a continuación revisaremos.

Reglas de la Haya-Visby

“Cuando se analiza este documento no hay que olvidar que sus términos reflejan una lucha histórica por la responsabilidad del transportista frente al usuario, así como sus exoneraciones y limitaciones. Tampoco debe menospreciarse el hecho de que el comercio marítimo ha sido conocido a lo largo de la historia como “la aventura del mar”¹.

En 1924 la Comunidad Internacional se reunió en Bruselas para poner orden en ese delicado equilibrio de responsabilidad, surgiendo las denominadas **Reglas de la Haya**.

Muchos años más tarde en 1968 se enmendaron dichas reglas a través del Protocolo de Bruselas mejor conocidas como las **Reglas Visby**.

A continuación, reproducimos parte del Artículo tercero donde se estipula lo siguiente:

Después de haber recibido y hacerse cargo de las mercancías, el porteador o el capitán o agente del porteador deberán, a petición del cargador, entregar a éste un conocimiento que exprese entre otras cosas:

- Las marcas principales necesarias para la identificación de las mercancías, tal como las haya dado por escrito el cargador antes de comenzar el cargamento de dichas mercancías, con tal que las expresadas marcas estén

¹ Sergio A. Ruiz Tratado Práctico de los Transportes Edt 20+1 pags. 85 y 86

impresas o estampadas claramente en cualquier otra forma sobre las mercancías, de manera que deban permanecer normalmente legibles hasta el fin del viaje;

- el número de bultos o de piezas, o la cantidad, o el peso, según los casos, tal como los haya consignado por escrito el cargador;
- El estado y la condición aparentes de las mercancías.

Sin embargo, ningún porteador, capitán o agente del porteador tendrá obligación de declarar, o mencionar en el conocimiento, las marcas, un número, una cantidad o un peso, cuando tenga razón fundada para sospechar que no representa con exactitud las mercancías efectivamente recibidas por él, o no haya tenido medios razonables de comprobación.

Este conocimiento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de la recepción por el porteador de las mercancías en la forma en que aparezcan descritas conforme al párrafo 3, apartados a, b y c.

Al final de este párrafo 4, las Reglas de Visby adicionaron en 1968 el siguiente párrafo "Sin embargo, no será admisible la prueba en contrario cuando el conocimiento haya sido transferido a un tercero de buena fe".

Lo anterior con el propósito de no perder la línea de responsabilidad entre el porteador y el cargador.

También se aprecia la sustitución del antiguo párrafo seis por el siguiente texto:

" Sin perjuicio de las disposiciones del párrafo 6 bis, el porteador y el buque estarán en cualquier caso exonerados de absolutamente toda responsabilidad con respecto a las mercancías, a menos que se ejerza una acción dentro del año siguiente a su entrega o a la fecha en que deberían haber sido entregadas. No obstante, este plazo podrá ser prorrogado si las partes así lo acuerdan con posterioridad el hecho que hay dado lugar a la acción".

Anteriormente bastaba con retirar las mercancías para que el porteador perdiera todo derecho a reclamación. Con esta adición se establece un término y le ofrece mayor certeza. México junto con Australia, Bélgica, Dinamarca, Ecuador, Egipto, España, Finlandia, Francia, Georgia, Grecia, Irlanda, Italia, Japón, Líbano, Luxemburgo, Nueva Zelanda, Noruega, Países Bajos, Polonia, Reino Unido, Singapur, Sri Lanka, Suecia, Suiza, Siria y Tonga son los países que han ratificado las Reglas de la Haya-Visby.

Estas reglas son aplicables a la expedición de los BL o documentos similares, si se da alguna de las siguientes premisas:

- Que el BL sea emitido en un país, Parte Contratante.
- El embarque proviene de un puerto de un Estado Contratante.
- cuando se deja asentado en el BL que estas reglas regirán el contrato.

Así, todos los embarques que salgan de puerto mexicano estarán sujetos a las Reglas de la Haya Visby, pues México es Parte Contratante. Sin embargo, no todos los movimientos de importación están sujetos a esa regulación, a menos que:

- El buque procede de otro estado contratante
- El BL fue expedido en un país, parte contratante
- bien, que en el BL se indique que serán aplicables dichas Reglas

Reglas de Hamburgo

A pesar de haber sido negociadas en Amberes, como iniciativa de la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD por sus siglas en inglés) fueron adoptadas por la comunidad marítima internacional en este puerto alemán y por eso se les conoce como Reglas de Hamburgo. 31 de marzo de 1978. Se trata de un Convenio de 34 artículos diseñado para reemplazar a las Reglas de la Haya, sin embargo, en la práctica conviven ambos instrumentos.

Este instrumento jurídico internacional fue el resultado de la inquietud de diversos países por actualizar aspectos relativos a la delimitación de la responsabilidad del porteador de las mercancías y del cargador. Asimismo, presenta una descripción de mayor detalle de los documentos del transporte, tanto en su ángulo funcional como comercial y jurídico, al tratarse de un documento probatorio para diversos actos del comercio marítimo. Las Reglas de Hamburgo, también establecen un sistema de reclamaciones que permite aplicar una mecánica jurídica en caso de incumplimiento de alguna de las partes. Entraron en vigor internacionalmente el 1 de noviembre de 1992.

A continuación, se presentan algunas de las disposiciones más relevantes del Convenio en materia de responsabilidad:

Artículo 4. Período de responsabilidad

1. La responsabilidad del porteador por las mercancías en virtud del presente Convenio abarca el período durante el cual las mercancías están bajo la

custodia del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga.

2. A los efectos del párrafo 1 de este artículo, se considerará que las mercancías están bajo la custodia del porteador:
 - a) Desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo al recibirlas:
 - I. Del cargador o de la persona que actúe en su nombre; o
 - II. De una autoridad u otro tercero en poder de las cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de carga, se hayan de poner las mercancías para ser embarcadas;
 - b) Hasta el momento en que las haya entregado:
 - I. Poniéndolas en poder del consignatario; o
 - II. En los casos en que el consignatario no reciba las mercancías del porteador, poniéndolas a disposición del consignatario de conformidad con el contrato, las leyes o los usos del comercio de que se trate aplicables en el puerto de descarga; o
 - III. Poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías.
3. En los párrafos 1 y 2 de este artículo, los términos "porteador" o "consignatario" designan también a los empleados o agentes del porteador o del consignatario, respectivamente.

Artículo 5. Fundamento de la responsabilidad

1. El porteador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en el sentido del artículo 4, a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.
2. Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas en el puerto de descarga previsto en el contrato de transporte marítimo dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso sería razonable exigir de un porteador diligente.

3. El titular de una acción por pérdida de las mercancías podrá considerarlas perdidas si no han sido entregadas conforme a lo dispuesto en el artículo 4 dentro de un plazo de 60 días consecutivos siguientes a la expiración del plazo de entrega determinado con arreglo al párrafo 2 de este artículo.
4. a) El porteador será responsable:
 - I. De la pérdida o el daño de las mercancías, o del retraso en la entrega, causados por incendio, si el demandante prueba que el incendio se produjo por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes;
 - II. De la pérdida, el daño o el retraso en la entrega respecto de los cuales el demandante pruebe que han sobrevenido por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes en la adopción de todas las medidas que razonablemente podían exigirse para apagar el incendio y evitar o mitigar sus consecuencias;b) En caso de incendio a bordo que afecte a las mercancías, se realizará, si el reclamante o el porteador lo desean, una investigación de la causa y las circunstancias del incendio de conformidad con las prácticas del transporte marítimo y se proporcionará un ejemplar del informe sobre la investigación al porteador y al reclamante que lo soliciten.
5. En el transporte de animales vivos, el porteador no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega resultantes de los riesgos especiales inherentes a ese tipo de transporte. Cuando el porteador pruebe que ha cumplido las instrucciones especiales que con respecto a los animales le dio el cargador y que, atendidas las circunstancias del caso, la pérdida, el daño o el retraso en la entrega pueden atribuirse a tales riesgos, se presumirá que éstos han sido la causa de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, a menos que existan pruebas de que la totalidad o parte de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provenían de culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes.
6. El porteador no será responsable, salvo por avería gruesa, cuando la pérdida, el daño o el retraso en la entrega hayan provenido de medidas adoptadas para el salvamento de vidas humanas o de medidas razonables adoptadas para el salvamento de mercancías en el mar.
7. Cuando la culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes concorra con otra causa para ocasionar la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, el porteador será responsable sólo en la medida en que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega puedan atribuirse a esa culpa o negligencia,

a condición de que pruebe el importe de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que no pueda atribuirse a culpa o negligencia.

Artículo 6. Limitación de la responsabilidad

1. La responsabilidad del porteador por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de la mercancía, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma equivalente a 835 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, o a 2,5 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor;
 - b) La responsabilidad del porteador por el retraso en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media el flete que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud del contrato de transporte marítimo de mercancías;
 - c) En ningún caso la responsabilidad acumulada del porteador por los conceptos enunciados en los apartados a) y b) de este párrafo excederá del límite determinado en virtud del apartado a) por la pérdida total de las mercancías respecto de las cuales se haya incurrido en esa responsabilidad.
2. Para determinar, a los efectos del apartado a) del párrafo 1 de este artículo, qué cantidad es mayor, se aplicarán las normas siguientes:
 - a) Cuando se utilicen para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o un elemento de transporte análogo, todo bulto o unidad de carga transportada que, según el conocimiento de embarque, si se emite, o según cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo, estén contenidos en ese elemento de transporte se considerarán como un bulto o una unidad de carga transportada. Salvo en este caso, las mercancías contenidas en ese elemento de transporte se considerarán como una unidad de carga transportada;
 - b) En los casos en que se haya perdido o dañado el propio elemento de transporte, ese elemento será considerado, si no es propiedad del porteador o no ha sido suministrado por éste, como una unidad independiente de carga transportada.
3. Por unidad de cuenta se entiende la unidad de cuenta mencionada en el artículo 26. (Es decir Derechos Especiales de Giro)

4. El porteador y el cargador podrán pactar límites de responsabilidad superiores a los establecidos en el párrafo 1.

Como se podrá observar, las Reglas de Hamburgo presentan de manera mejor balanceada la responsabilidad entre el transportista marítimo y el dueño de la carga. Así, se le ofrecen mejores opciones al reclamante para iniciar sus acciones en cualquiera de los lugares que a continuación se establecen:

- El establecimiento principal o, a falta de este, la residencia habitual del demandado
- El lugar de celebración del contrato
- El puerto de carga o de descarga
- O bien, cualquier otro lugar designado al efecto en el contrato de transporte marítimo.

United Nations Convention on International Multimodal Freight –Geneva 1980

La finalidad de esta Convención es prever un régimen moderno, uniforme y equitativo para los contratos de compraventa internacional de mercancías, por lo que contribuye notablemente a dar seguridad jurídica a los intercambios comerciales y a reducir los gastos de las operaciones².

Rotterdam Rules - United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea

El propósito fundamental de un convenio para el transporte internacional de mercancías, como lo son las Reglas de Rotterdam para el modo marítimo y sus trayectos complementarios (sistema multimodal), es definir qué ocurre si se dañan o pierden estas mercancías en desarrollo del contrato de transporte con respecto principalmente a dos aspectos:

- Cuando el naviero debe responderle al cargador (remitente, depositario o generador de carga) por la pérdida o daño de las mercancías en desarrollo del contrato de transporte y cuándo no causales de exoneración de responsabilidad).

² http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral_texts/sale_goods/1980CISG.html

- Por cuál o hasta qué valor deberá responder el naviero (límites indemnizatorios).³

Uniform Rules for Sea Waybills (CMI Rules)

En los últimos años el número de controversias en el campo marítimo internacional ha aumentado dramáticamente. Para responder a las necesidades del sector marítimo, de mecanismos alternativos y económicos de solución de controversias, la Cámara de Comercio Internacional (CCI) y el Comité Marítimo Internacional (CMI) han producido un conjunto de reglas para el arbitraje marítimo. Las reglas preparadas por expertos de la CCI y del CMI fueron aprobadas en 1978. La administración de los casos decididos bajo las Reglas de Arbitraje CCI/CMI está confiada a una organización común para las dos instituciones: la Organización Marítima Internacional (IMAO). Estas reglas, vigentes desde 1978, están designadas para regular los procedimientos de solución de controversias marítimas por arbitraje, incluyendo, entre otras, las originadas en contratos charter, contratos de transporte marítimo de mercancías, transporte combinado de mercancías, contratos de seguro marítimos, contratos de construcción y reparación de embarcaciones, contratos de venta de embarcaciones y otros contratos que creen derechos sobre embarcaciones.

National regulations

En el caso de México, la legislación aplicable en la materia es la Ley de Navegación y Comercio Marítimo modificada en el año 2006. Es importante señalar que los aspectos relacionados con el transporte de cabotaje, se rigen por ese ordenamiento, mientras que los aspectos que tienen que ver con el tráfico de altura (transporte internacional) se regulan por los convenios intergubernamentales que México ha ratificado, principalmente lo relativo a las reglas uniformes aplicadas el conocimiento de embarque que ya se vieron más arriba.

Ver video de apoyo: <https://www.youtube.com/watch?v=xyqmo1TGKfA>

ORGANIZACIONES INTERGUBERNAMENTALES Y NO GUBERNAMENTALES

³

https://www.fundacionmapfre.org/documentacion/publico/pt/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=1065609

OMI.- La Organización Marítima Internacional (OMI) se constituyó en 1948 a través de un convenio constitutivo como el primer organismo internacional dedicado exclusivamente a los asuntos marítimos.

El propósito de la Organización Marítima Internacional es "proporcionar mecanismos de cooperación entre los gobiernos en el ámbito de la regulación gubernamental y las prácticas relativas a cuestiones técnicas de toda índole que afectan a la navegación que participan en el comercio internacional; a alentar y facilitar la adopción general de la más alta posible en las normas de las cuestiones relativas a la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y el control de la contaminación marina procedente de buques ".

Consta de 166 estados miembros y 2 miembros asociados, asimismo, la OMI se rige por un órgano rector que es la Asamblea.

Los trabajos de la OMI se realizan con base en sus comités, entre los que destaca el Comité de Seguridad Marítima. Es en este comité donde se han desarrollado los más importantes convenios relacionados con la vida humana en el mar.

Radiocomunicaciones y Búsqueda y Salvamento (COMSAR);
Formación y Guardia (STW);
Transporte de mercancías peligrosas, cargas sólidas y contenedores (DSC);
Diseño Buques y Equipos (DE);
Protección contra Incendios (FP);
Estabilidad y Líneas de Carga y Seguridad de Buques Pesqueros (SLF);
Aplicación del Estado de abanderamiento (FSI),
Lotes de líquidos y gases (BLG).

The association provides one of the most comprehensive sources of practical shipping information and a broad range of advisory and consulting services to its members.

En 1960 la OMI convocó a la Conferencia internacional sobre seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS).

Ver video de apoyo: <https://www.youtube.com/watch?v=7DultC3ZEok>

SOLAS Convention (Safety of Life at Sea Convention)

El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar o SOLAS, de todos los convenios internacionales que se ocupan de la seguridad marítima, es el más

importante. Es también uno de los más antiguos, habiéndose adoptado la primera versión de este en una conferencia celebrada en Londres en 1914.⁴

La más reciente modificación tiene que ver con los pesos reales de los contenedores que se verá más adelante.

Código IMDG (Regulaciones para el Transporte de Mercancías Peligrosas por Mar)

International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code, es el instrumento generado en el seno de la OMI y que tiene como propósito unificar los criterios a nivel internacional en el manejo de productos peligrosos durante el transporte por mar. De esa forma se busca salvaguardar la vida de los marinos, incrementar la seguridad de las embarcaciones que transportan estos productos y proteger el medio ambiente marino.

Un aspecto de relevancia tiene que ver con la clasificación de los productos peligrosos, la forma de empaquetar y estibar dichas sustancias, así como el marcado y etiquetado correspondiente.

Otros aspectos que se tratarán en detalle en este submódulo se refieren a la documentación, almacenamiento y segregación de dichos productos.

Así, el Código clasifica los productos en diferentes categorías, con sus respectivas subdivisiones y números, con el propósito de describir sus características y propiedades. Con esto, se pueden tomar las provisiones pertinentes a fin de reducir el riesgo en su manejo.

Es importante que la clasificación sea realizada por el embarcador o por el consignatario o bien por una autoridad competente, que a su vez está definida en el propio Código.

Las sustancias, incluidas mezclas de las mismas, están agrupadas en clases que van del 1 al 9 de conformidad con su peligrosidad, de acuerdo con lo siguiente:

Class 1: Explosives

4

http://www.inocar.mil.ec/web/images/lotaip/2016/literal_a/base_legal/A._Convenio_internacional_solas_1974.pdf

Division 1.1: substances and articles which have a mass explosion hazard.
Division 1.2: substances and articles which have a projection hazard but not a mass explosion hazard.
Division 1.3: substances and articles which have a fire hazard and either a minor blast hazard or a minor projection hazard or both, but not a mass explosion hazard.
Division 1.4: substances and articles which present no significant hazard.
Division 1.5: very insensitive substances which have a mass explosion hazard.
Division 1.6: extremely insensitive articles which do not have a mass explosion hazard.

Class 2: Gases

Class 2.1: flammable gases.
Class 2.2: non-flammable, non-toxic gases.
Class 2.3: toxic gases.

Class 3: Flammable liquids

Class 4: Flammable solids; substances liable to spontaneous combustion; substances which, in contact with water, emit flammable gases

Class 4.1: flammable solids, self-reactive substances and desensitized explosives.
Class 4.2: substances liable to spontaneous combustion.
Class 4.3: substances which, in contact with water, emit flammable gases.

Class 5: Oxidizing substances and organic peroxides

Class 5.1: oxidizing substances.
Class 5.2: organic peroxides.

Class 6: Toxic and infectious substances

Class 6.1: toxic substances.
Class 6.2: infectious substances.

Class 7: Radioactive material

Class 8: Corrosive substances

Class 9: Miscellaneous dangerous substances and articles

Es importante recordar que las enmiendas del 1 de enero del 2004 han convertido al Código IMGD en un instrumento obligatorio a nivel internacional. Sin embargo, las provisiones de ciertos capítulos siguen siendo recomendaciones, en particular

lo relacionado con: Entrenamiento y algunas disposiciones aplicables a material radioactivo entre otras.

Pero en la práctica esto significa:

BIMCO.- *La Conferencia Internacional Marítima del Báltico* (BIMCO Baltic and International Maritime Conference) es una organización no gubernamental (ONG) fundada en 1905 teniendo su sede en Copenhague y actualmente agrupa a navieros, administradores marítimos, corredores y agentes marítimos, así como otros importantes actores de la industria marítima mundial. Su principal misión es la promoción de una mayor armonía en materia de regulación marítima internacional, así como el desarrollo de una política marítima más equitativa a nivel mundial.

BIMCO, como ONG, tiene estatus de observador en diferentes organizaciones de las Naciones Unidas y está en estrecho diálogo con las administraciones marítimas e instituciones regulatorias del Reino Unido, Estados Unidos y diversos países en Asia.

BIMCO ofrece diferentes servicios de consultaría a sus miembros, entre los que destacan todo lo relativo a contratos de fletamento y conocimiento de embarque.

Desarrolla pólizas base para las diferentes modalidades de transporte en régimen de conocimiento de embarque de línea regular (CONLINE), fletamento por tiempo (BALTIME), etc. También desarrollan los diferentes modelos de pólizas de fletamento (Charter Party) para carga general (GENCON) y otras. Asimismo, presta asesoría relacionada con controversias derivadas de la interpretación de dichos documentos.

Por otra parte, tiene una intensa actividad en asuntos que tienen que ver con las sociedades clasificadores y muy en particular con los clubes de protección e indemnización, mejor conocidos como P&I Clubs.

En materia de seguridad, presta asistencia en problemas de la piratería; los ataques armados a bordo de los buques, orientación para la presentación de informes sobre incidentes de polizontes. No menos importante, es todo el apoyo que ofrece en materia de contrabando y drogas, así como medidas para evitar los fraudes y movimiento ilícito de emigrantes.

BIMCO también presta atención a la regulación portuaria y aspectos relacionados con Port Information restricciones físicas en los puertos, así, como operaciones de practica y remolque de las embarcaciones.

Además de BIMCO encontramos otras asociaciones internacionales no gubernamentales, como las que se citan a continuación:

Lloyd's Register of Shipping

Sociedad de clasificación y registro de buques establecida en 1834. Tiene su origen en el Lloyd's de Londres.

Lloyd's Baltic Exchange

Club limitado de socios compuestos aproximadamente por 600 compañías. Fue creado en Londres en 1900 y actúa como bolsa de buques, efectuando operaciones de compra y venta, así como todo tipo de contratación entre sus asociados.

P & I Clubs (Protection and Indemnity Clubs)

Son asociaciones mutualistas o clubes de navieros que se protegen mancomunadamente de una serie de riesgos. Protegen, asesoran y representan a sus socios, e indemnizan a los afectados por pérdida y/o daño de las mercancías cuando es responsabilidad de la compañía naviera.

BIFEX (The Baltic International Freight Futures Exchange)

Fundado en 1985 y de origen en el Baltic Exchange, actúa como bolsa que indexa fletes y valores de mercancías.

FONASBA (Fed. Of National Associations Ship Broker and Agents)

Fundado en 1969, actúa como organismo consultor en las reuniones de la UNCTAD.

ICHCA (International Cargo Handling Coordination Ass.)

Agrupación de asociaciones de empresas estibadoras y manipuladores de mercancías.

FIATA (Fed. Internationale des Ass. De Transitaires et Assimiles)

Es la Federación Internacional de Asociaciones de Transitarios Expedidores Internacionales y Asimilados. Fue creada en 1926 y hoy cuenta con más de 1000 miembros asociados que desarrollan su actividad en los cinco continentes, representando unas 35000 firmas relacionadas con el transporte y la gestión de cargas. La Asociación Mexicana de Agentes de Carga es miembro de dicha Federación.

IRU (Unión del Transporte por Carretera- Ginebra 1948)

Es la organización internacional no gubernamental que agrupa y representa al conjunto de asociaciones y federaciones de transporte internacional por carretera. El consejo económico y social de la Organización de las Naciones Unidas asignó a esta asociación el estatuto de órgano consultivo.

WSC (World Shipping Council)

El Consejo Mundial de Transporte Marítimo, WSC, ha publicado recientemente una serie de directrices para la industria en relación a la aplicación de las prescripciones recogidas en el *Convenio SOLAS* sobre la verificación del peso de los contenedores y que serán obligatorias a partir del 1 de julio de 2016.⁵

ICS (International Chamber of Shipping)

ICS representa a las asociaciones nacionales de navieros de todo el mundo, cuyas compañías miembros operan más del 80% de la capacidad de transporte de la flota mercante mundial.⁶

CMI (Committee Maritime International)

El CMI es una organización no gubernamental. Su objetivo es promover la unificación del derecho marítimo y comercial, así como los usos y costumbres marítimas. El CMI se compone de asociaciones marítimas nacionales de diversos países. Solo una asociación de cada país puede representar el país. El mecanismo administrativo del CMI se compone del Presidente, La Asamblea y el Consejo Ejecutivo. La sede de la CMI está en Amberes, Bélgica. Las reglas del CMI para los conocimientos de embarques electrónicos se adoptaron en 1990 y son actualmente el principal intento internacional para reglamentar conocimientos de embarques electrónicos.⁷

UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) -annual reports - « Review of Maritime Transport.

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (CNUCED, UNCTAD en inglés) con sede en Ginebra desde su fundación el 30 de diciembre de 1964 tiene como objetivo intentar resolver los problemas relativos al comercio internacional de los países subdesarrollados.

El Acuerdo de Nairobi, alcanzado en la UNCTAD XIV (2016), propuso un plan basado en las siguientes líneas de acción:

⁵ <http://www.cadenadesuministro.es/noticias/el-consejo-mundial-de-transporte-maritimo-publica-sus-directrices-para-aplicar-la-nueva-normativa-sobre-el-peso-de-los-contenedores/>

⁶ <http://www.canaryports.es/texto-diario/mostrar/730145/ics-publica-informe-anual-sobre-sector-maritimo>

⁷ <http://leyderecho.org/comite-maritimo-internacional/>

- Crear capacidad productiva para transformar las economías.
- Estados más eficaces y mercados más eficientes.
- Enfrentar las vulnerabilidades, crear resiliencia.
- Reforzar el multilateralismo, encontrar soluciones comunes.⁸

Al término de este tema el alumno será capaz de:

- Identificar las Reglas de la Haya – Visby, Las reglas Hamburgo y las reglas de Rotterdam.
- Reconocer las Uniform Rules for Sea Waybills (CMI Rules).
- Identificar la Ley de Navegación y Comercio Marítimo en México.
- Identificar La Organización Marítima Internacional, así como la Conferencia internacional sobre seguridad de la vida humana en el mar (*SOLAS*).
- Señalar asociaciones no gubernamentales como La Conferencia Internacional Marítima del Báltico (BIMCO); BIFEX, FIATA, FONASBA entre otras.
- Identificar El Consejo Mundial de Transporte Marítimo.
- Identificar la ICS (International Chamber of Shipping).
- Definir el CMI (Committee Maritime International)
- Reconocer la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (CNUCED).

8

<http://www.exteriores.gob.es/RepresentacionesPermanentes/OficinadelasNacionesUnidas/es/quees2/Paginas/Otros%20Organismos%20y%20Fondos/UNCTAD.aspx>