



Diplomado Internacional de Logística y Transporte **FIATA**



Módulo: Transporte Marítimo
Cap 4: Organizaciones Internacionales
(Convenios Internacionales)
Instructor: Capt Cesar Indaburu



OBJETIVOS GENERALES Y ESPECÍFICOS DEL MÓDULO / PRESENTACIÓN DEL INSTRUCTOR



PRESENTACIÓN DEL INSTRUCTOR:





OMI

Organización Marítima Internacional





Como organismo especializado de las Naciones Unidas, la OMI es la autoridad mundial encargada de establecer normas para la seguridad, la protección y el comportamiento ambiental que ha de observarse en el transporte marítimo internacional. Su función principal es establecer un marco normativo para el sector del transporte marítimo que sea justo y eficaz, y que se adopte y aplique en el plano internacional.



En otras palabras, su función consiste en crear un marco de igualdad de condiciones a fin de que los armadores de buques dispongan de diversas maneras de solucionar sus problemas financieros que no presupongan simplemente la aplicación de recortes presupuestarios que comprometan la seguridad, la protección y el comportamiento ambiental. Por otra parte, este enfoque promueve la innovación y la eficacia

El transporte marítimo es una industria verdaderamente internacional, y sólo puede funcionar de manera eficaz si sus reglamentos y normas se acuerdan, adoptan y aplican a nivel internacional, siendo la OMI la instancia en la cual se lleva a cabo este proceso.





El transporte marítimo internacional representa aproximadamente el 80 % del transporte mundial de mercancías entre los pueblos y comunidades de todo el mundo. El transporte marítimo es el sistema de transporte internacional más eficiente y rentable para la mayoría de las mercancías; constituye un medio de transporte internacional de mercancías seguro y de bajo costo, que fomenta el comercio entre las naciones y los pueblos, al tiempo que contribuye a su prosperidad.





Las disposiciones que se adoptan en el seno de la OMI comprenden todos los ámbitos del transporte marítimo internacional -incluidos el proyecto, la construcción, el equipamiento, la dotación, el funcionamiento y el desguace de los buques– con el fin de garantizar que este importante sector continúe siendo seguro, ecológico, eficiente en términos energéticos y protegido.



El transporte marítimo constituye uno de los elementos esenciales de todo programa que tenga por objeto un crecimiento económico sostenible. En el marco de la OMI, los Estados miembros de la Organización, la sociedad civil y el sector del transporte marítimo ya se encuentran trabajando de forma conjunta a fin de lograr un avance constante y vigoroso en pos de una economía verde y de un crecimiento ecológico y sostenible. El fomento del transporte y desarrollo marítimos sostenibles es una de las principales prioridades de la OMI para los próximos años.





Eficiencia energética, nuevas tecnologías e innovación, educación y formación marítimas, protección marítima, gestión del tráfico marítimo y desarrollo de la infraestructura marítima: la elaboración y aplicación, a través de la OMI, de normas internacionales que atiendan éstos y otros temas apuntalará el compromiso de la OMI de crear el marco institucional adecuado para un sistema de transporte marítimo mundial ecológico y sostenible.



El transporte marítimo es quizás el más internacional de todos los grandes sectores comerciales del mundo, y uno de los más peligrosos. Siempre se ha aceptado que la manera más adecuada de mejorar la seguridad en el mar es a través de la elaboración de reglas internacionales que sean cumplidas por todas las naciones marítimas.

La primera tarea de la OMI, cuando se creó en 1959, consistió en adoptar una nueva versión del Convención internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), el más importante de todos los tratados sobre la seguridad marítima.



La OMI también ha elaborado y adoptado reglas internacionales relativas a los abordajes y normas mundiales para la gente de mar, así como convenios y códigos internacionales relativos a la búsqueda y salvamento, la facilitación del tráfico marítimo internacional, las líneas de carga, el transporte de mercancías peligrosas y el arqueo.



Una Asamblea General de todos los estados miembros se efectúa una vez cada 2 años.

- Se nombra un Consejo de 32 estados miembros por 2 años.
- Se establecen cinco Comités: Seguridad Marítima, Medio Ambiente Marítimo, Facilitación, Cooperación Legal y Técnica.

La Asamblea aprueba el presupuesto y los programas de trabajo y elige a los miembros del Consejo. Las funciones del Consejo incluyen nombramientos del Secretario General, organización del trabajo y consultas con otras organizaciones.





CONVENIOS

- Adopción
- Entrada en vigor,
- Adhesión,
- Enmienda,
- Aplicación
- y procedimiento de aceptación tácita de un convenio



OMI

Organización Marítima Internacional

Convenio SOLAS

Grupo 1



OMI

Organización Marítima Internacional

Convenio MARPOL

Grupo 2



OMI

Organización Marítima Internacional

Convenio STCW

Grupo 3



OMI

Organización Marítima Internacional

Convenio Lineas de Carga

Grupo 4





OMI

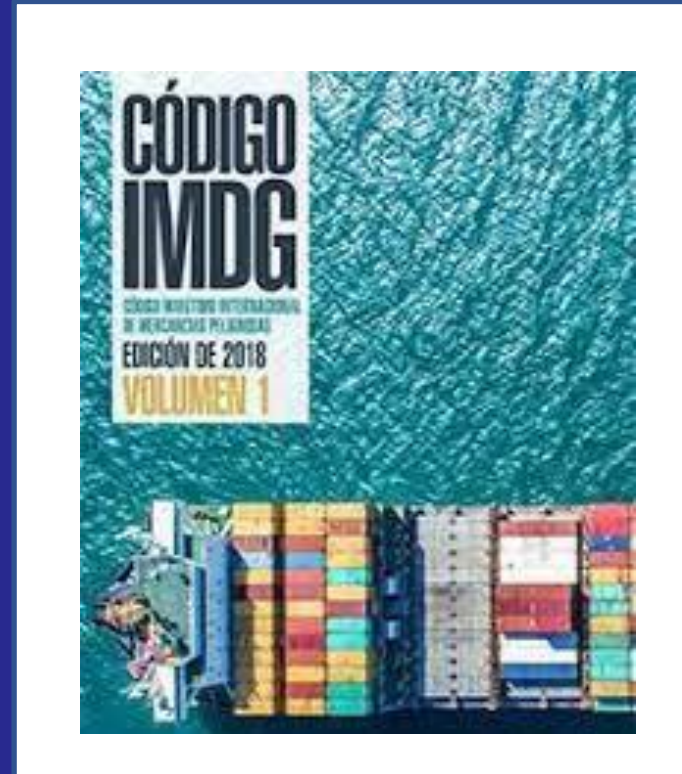
Organización Marítima Internacional

**Convenio – Prevención de
abordajes**

Grupo 5



Codigo Internacional de Mercancias Peligrosas IMDG Code





Origen



Como un paso más hacia la satisfacción de la necesidad de normas internacionales que rijan el transporte de mercancías peligrosas en buques, la Conferencia internacional sobre seguridad de la vida humana en el mar, celebrada en 1960, estableció un marco general de disposiciones en el capítulo VII del Convenio e invitó a la OMI realizar un estudio con miras a establecer un código internacional unificado para el transporte marítimo de mercancías peligrosas. Este estudio de la OMI, realizado en cooperación con el Comité de Expertos de la ONU, tuvo en cuenta las prácticas y procedimientos marítimos existentes.





En 1965, el grupo de trabajo completó la primera edición del Código, luego fue aprobada por el Comité de Seguridad Marítima (MSC) y adoptada por la Asamblea de la OMI. Los expertos del grupo de trabajo provienen de aquellos países que tienen una experiencia considerable en el transporte de mercancías peligrosas por mar, quienes son designados por el MSC.



Contenido

Entre otras cosas, el Código IMDG cubre los siguientes temas:

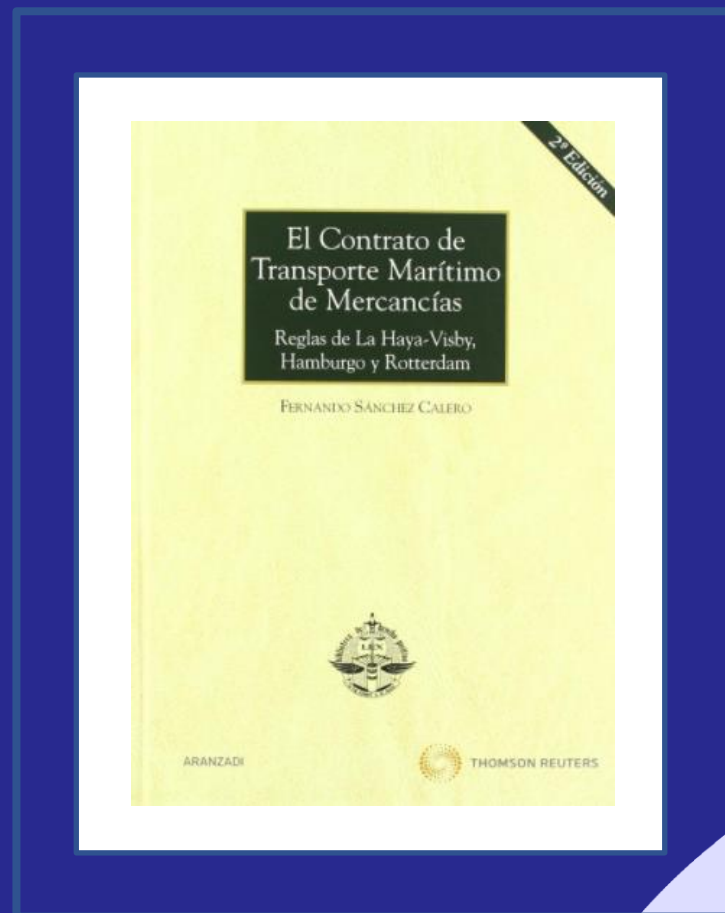
- clasificación
- identificación (descripción)
- una lista de mercancías peligrosas
 - etiquetado
 - los documentos de envío
 - embalaje;
- tráfico de contenedores; y
- estiba, con especial referencia a la segregación de sustancias incompatibles.



Reglas de la Haya

Convención Internacional
para la Unificación de
ciertas Reglas en materia
de Conocimientos de
Embarque

Suscrito en Bruselas el 25
de agosto de 1924





Reglas de la Haya

CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE, SUSCRITO EN BRUSELAS EL 25 DE AGOSTO DE 1924

Transportador	Propietario del buque o el fletador
Contrato de transporte	Conocimiento de embarque documento se refiera a un transporte de mercancía por mar y que regule las relaciones entre el transportador y el tenedor del mismo.
Mercancía	Comprende bienes, objetos, mercancías y artículos de cualquier naturaleza, con excepción de los animales vivos y del cargamento que en el contrato de transporte se declara transportado sobre cubierta y así es transportado.
Buque	Cualquier embarcación empleada para el transporte de mercancías por mar
Transporte de mercancías	Tiempo transcurrido desde el momento en que las mercaderías son ca bordo del buque hasta su descarga del buque.



Reglas de la Haya

Obligaciones del Transportador:

➤ Poner el buque en condiciones de navegabilidad. ➤ Dotar de tripulación, equipar y abastecer. ➤ Preparar y poner en buen estado los lugares de transporte de mercancías.	➤ Carga, manipulación, estiba, transporte, custodia, cuidado. ➤ Expedir al cargador el conocimiento de embarque	➤ Descarga de las mercancías transportadas
ANTES DEL VIAJE	AL INICIO Y DURANTE EL VIAJE	AL TERMINO DEL VIAJE



Reglas de la Haya

Que debe reflejar el conocimiento de embarque?

- a) Las marcas principales necesarias para la identificación de las mercancías tal como han sido proporcionadas por escrito por el cargador antes de que comience la carga de esas mercancías, siempre que esas marcas:
 - Estén estampadas o aparezcan claramente de otra manera sobre las mercancías no embaladas, o sobre las cajas o embalajes dentro de los cuales está contenida las mercancías, de tal manera que deberían normalmente quedar legibles hasta el fin del viaje.
- a) 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.
- b) El estado y la condición aparente de las mercancías.



Reglas de la Haya

Ni el transportador ni el buque serán responsables por pérdida o daño que surjan o resulten de:

- a) Los actos, negligencia o falta del capitán, marinero, práctico o los empleados del transportador, en la navegación o en el manejo del buque;
- b) Un incendio, a menos que sea causado por hecho o falta del transportador;
- c) Peligro, riesgos o accidentes de mar o de otras aguas navegables;
- d) Actos fortuitos;
- e) Hechos de guerra;
- f) Actos de enemigos públicos;
- g) Arresto o coacción por soberano, autoridades o pueblo, o embargo judicial;
- h) Restricción de cuarentena;
- i) Acto u omisión del cargador o propietario de las mercancías, de su agente o representante;
- j) *Huelgas o de paros o trabas puestas al trabajo, provenientes de cualquier causa que sea, parcial o general;*
- k) Motines o tumultos civiles;
- l) Salvamento o tentativa de salvamento de vidas o de bienes en el mar;
- m) Disminución en volumen o peso o cualquier otra pérdida o daño originadas de un defecto inherente, naturaleza especial o vicio propio de la mercancía;
- n) Insuficiencia de embalaje;
- o) Insuficiencia o imperfección de las marcas;
- p) Defectos latentes no descubiertos por el ejercicio de una diligencia razonable;
- q) Cualquier otra causa que no provenga de un acto o de culpa del transportador o de un acto o de culpa de los agentes o empleados del transportador, pero la carga de la prueba recaerá sobre la persona que reclame el beneficio de esta excepción, quien deberá comprobar que ni la culpa personal ni el acto del transportador ni la culpa personal ni el acto del transportador han contribuido a la pérdida o al daño.



Reglas de la Haya

Exceptúa de Responsabilidad al Cargador:

- ❖ No será responsable de las pérdidas o daños sufridos por el transportador o el buque que provengan o resulten de cualquier causa en que no haya acto, culpa o negligencia del cargador, sus agentes o sus empleados

Exceptúa de Responsabilidad al Transportador:

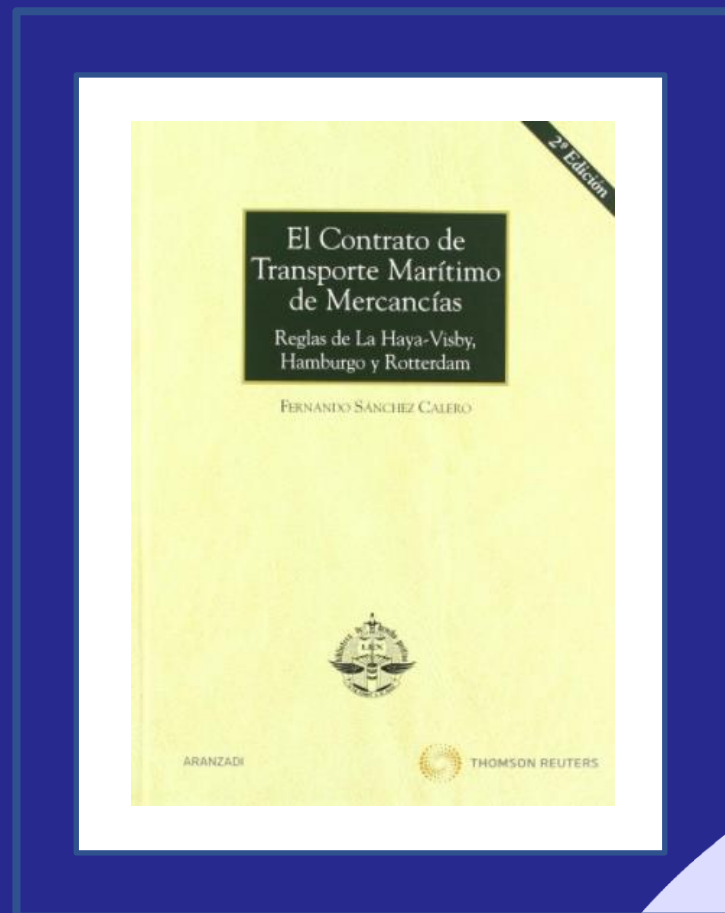
- Cambio de ruta para salvar o tratar de salvar vidas o bienes en el mar, ni ninguna desviación razonable.
- Pérdidas o daños causados a la mercancía, o concernientes a las mismas, por una suma que exceda de 100 Libras Esterlinas por bulto o unidad, o el equivalente de esa suma en otra moneda.
- Pérdidas o daños causados a las mercancías o concernientes a las mismas, si en el conocimiento de embarque el cargador ha hecho a sabiendas una declaración falsa de su naturaleza o de su valor.



Reglas de la Haya - Visby

Convención Internacional para la
Unificación de ciertas Reglas en
materia de Conocimientos de
Embarque

Modificada por el «Protocolo de
Bruselas el 23 de febrero de 1968»





Reglas de la Haya - Vizby

PROTOCOLO DE BRUSELAS, DE 23 DE FEBRERO DE 1968.

PROTOCOLO POR EL QUE SE MODIFICA LA CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO, FIRMADO EN BRUSELAS EL 25 DE AGOSTO DE 1924.

- Se efectúan algunas actualizaciones respecto al monto declarado de la mercancías
- Se establece que un contenedor sea tratado como un bulto
- Establece someter las diferencias a arbitraje, si estas no son absueltas dentro de los seis meses pueden acudir a la Corte Internacional de Justicia
- Estas reglas puedan aplicarse:
 - ✓ El conocimiento se otorgue en estado contratante
 - ✓ El transporte se efectué en un estado contratante
 - ✓ El conocimiento prevea la aplicación del convenio



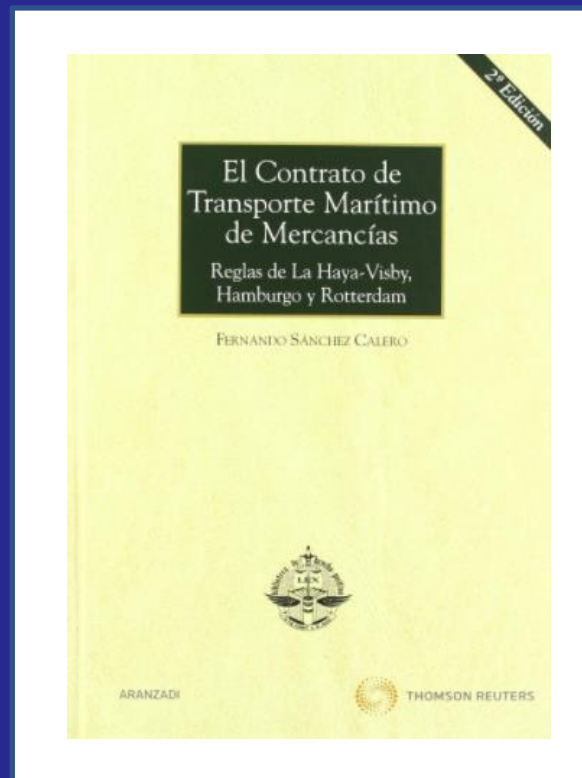
Reglas de la Haya - Vizby

- Transportador es responsable por las mercancías desde el momento en que son enganchadas en la grúa para su carga y hasta su descargue en el puerto de destino. Responsabilidad de Gancho a Gancho
- Exigen al naviero la diligencia de proveer un buque en buen estado de navegabilidad, debidamente equipado y tripulado, con sus bodegas preparadas, así como emplear un especial cuidado en la recepción, carga, transporte y descarga de las mercancías.
- Se exceptúa de responsabilidad a los hechos que escapan al control del naviero. Las que se sintetizan en tres: fuerza mayor, culpa de la víctima y actos ajenos al poder de actuación del porteador.
- La carga de la prueba en dichos supuestos recae sobre quien alegue la excepción



Reglas de Hamburgo

Convenio de las Naciones
Unidas sobre el Transporte
Marítimo de Mercancías
(Hamburgo, 1978),
Suscrito el 12 Marzo de 1.978





Reglas de Hamburgo

Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías . 1978

Este convenio es el resultado de las actividades desarrolladas por la Comisión de las Naciones Unidas para el derecho mercantil internacional (UNCITRAL)

Esta estructurado de la siguiente forma:

- Disposiciones Generales
- Responsabilidad del porteador
- Responsabilidad del Cargador
- Documento de transporte
- Disposiciones complementarias
- Clausulas Finales



Reglas de Hamburgo

Disposiciones Generales

Ámbito de aplicación:

En el contrato de transporte, este situado en un país contratante:

- El puerto de carga
- El puerto de descarga
- Uno de los puertos facultativos de descarga sea el puerto efectivo de descarga

El conocimiento de embarque

- Se emita en un Estado Contratante
- Estipule que el contrato se regirá por las disposiciones del presente Convenio o por la legislación de un Estado que dé efecto a esas disposiciones.



Reglas de Hamburgo

Responsabilidad del porteador

Periodo de Responsabilidad:

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
- 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

Hasta el momento en que las haya entregado:

- i. Poniéndolas en poder del consignatario
- 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
- 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.



Reglas de Hamburgo

Responsabilidad del porteador

Retraso

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

Perdida

Si no han sido entregadas conforme poniéndolas a disposición del consignatario o del que haga sus veces dentro de un plazo de 60 días consecutivos siguientes a la expiración del plazo de entrega

Si esta pérdida o retraso se produjo en su custodia, por culpa o negligencia del porteador.

En la pérdida si:

- ✓ Incendio por culpa o negligencia del porteador
- ✓ Animales vivos si no cumplió con las especificaciones para este tipo de carga

Reglas de Hamburgo

Limites de Responsabilidad

- 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
- Suma equivalente a dos veces y media el flete que deba pagarse por las
- Mercancías que hayan sufrido retraso.

Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad

Carga sobre cubierta

Responsabilidad del porteador y del porteador efectivo



Reglas de Hamburgo

Responsabilidad del Cargador

El cargador no será responsable de la pérdida sufrida por el porteador o por el porteador efectivo, ni del daño sufrido por el buque, a no ser que tal pérdida o daño hayan sido causados **por culpa o negligencia del cargador**, sus empleados o agentes. Los empleados o agentes del cargador tampoco serán responsables de tal pérdida o daño, a no ser que hayan sido causados por culpa o negligencia de su parte.





Reglas de Hamburgo

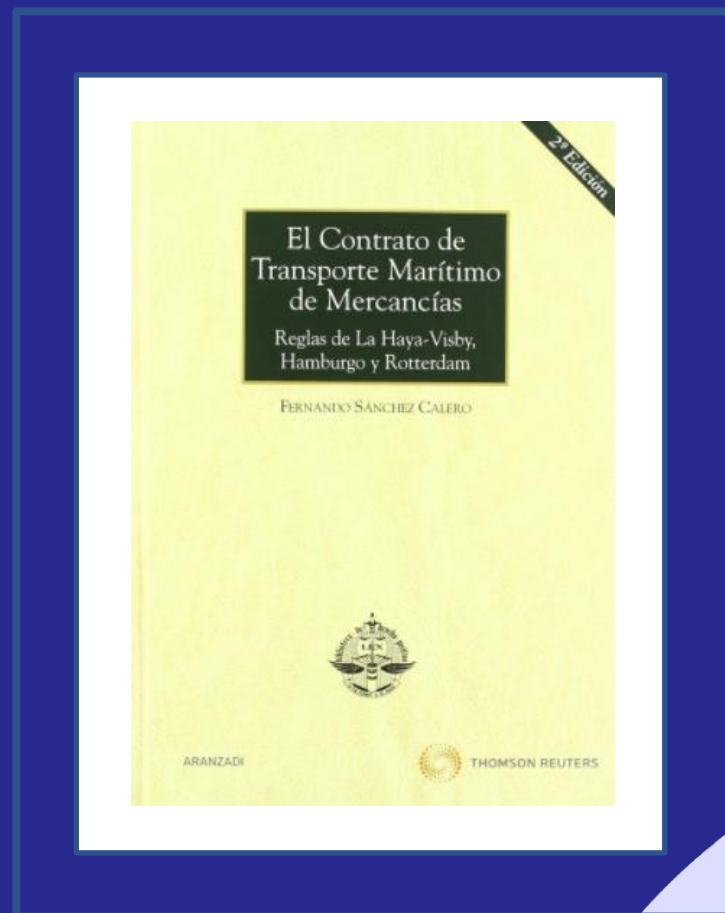
Documento de transporte

- a) La naturaleza general de las mercancías, las marcas para su identificación, una declaración expresa sobre su carácter peligroso, el número de bultos o de piezas y el peso de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo.
- b) El estado aparente de las mercancías;
- c) El nombre y el establecimiento principal del porteador;
- d) El nombre del cargador;
- e) El nombre del consignatario, si ha sido comunicado por el cargador;
- f) El puerto de carga
- g) Fecha en que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías
- a) El puerto de descarga
- a) El número de originales del conocimiento de embarque, si hubiera más de uno;
- a) El lugar de emisión
- a) La firma del porteador o de la persona que actúe en su nombre;
- a) El flete
- a) Declaración si podrán transportarse sobre cubierta;
- a) La fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el puerto de
- a) descarga, si en ello han convenido expresamente las partes; y
- a) límite o límites superiores de responsabilidad



Reglas de Rotterdam

Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo (Nueva York, 2008)
Adoptado por la Asamblea General el 11 de diciembre de 2008





Reglas de Rotterdam

Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo

- Documentos electrónicos de transporte
- Responsabilidades del Porteador
- Responsabilidades del Cargador
- Entrega de mercancías
- Transferencia de derechos
- Jurisdicción



Reglas de Rotterdam

Conceptos incluidos

Contrato de volumen

Se entenderá todo contrato de transporte que prevea el transporte de una determinada cantidad de mercancías en sucesivas remesas durante el período en él convenido. Para la determinación de la cantidad, el contrato podrá prever un mínimo, un máximo o cierto margen cuantitativo.

Transporte de línea regular

Se entenderá el servicio de transporte que se ofrezca al público mediante anuncios o medios similares de publicidad y que incluya el transporte en buques que navegan con regularidad entre puertos determinados y conforme a un calendario de fechas de navegación a disposición del público.

Documento electrónico de transporte

Información consignada en uno o más mensajes emitidos por el porteador mediante comunicación electrónica, en virtud de un contrato de transporte, en forma de datos adjuntos o vinculada de alguna otra forma al mismo por el porteador y que:

- a) *Pruebe que el porteador las mercancías con arreglo a un contrato de transporte; y*
- b) *Pruebe o contenga un contrato de transporte.*



Reglas de Rotterdam

Empleo y eficacia de los documentos electrónicos de transporte

- a) *Todo lo que deba figurar en un documento de transporte con arreglo a lo previsto en el presente Convenio podrá ser consignado en un documento electrónico de transporte, siempre y cuando la emisión y el subsiguiente empleo del documento electrónico de transporte se hagan con el consentimiento del porteador y del cargador*
- b) *La emisión, el control exclusivo o la transferencia del documento electrónico de transporte surtirá el mismo efecto que la emisión, la posesión o la transferencia de un documento de transporte.*



Reglas de Rotterdam

Transporte y entrega de las mercancías

Con arreglo al presente Convenio, y de conformidad con lo estipulado en el contrato de transporte, el porteador deberá transportar las mercancías hasta el lugar de destino y entregarlas al destinatario.

Para la determinación del período de responsabilidad, las partes podrán estipular el momento y el lugar de la recepción y la entrega, pero será nula toda cláusula del contrato de transporte en la medida en que disponga que:

- *El momento de la recepción de las mercancías es posterior al inicio de la operación inicial de carga con arreglo al contrato de transporte*
- *El momento de la entrega de las mercancías es anterior a la finalización de la operación final de descarga con arreglo al contrato de transporte.*



Reglas de Rotterdam

Obligaciones específicas aplicables al viaje por mar

El porteador estará obligado a obrar con la debida diligencia antes, al comienzo y durante el viaje por mar, para:

- Poner y mantener el buque en adecuado estado de navegabilidad;
- Tripular, armar y avituallar debidamente el buque, y mantenerlo así tripulado, armado y avituallado durante todo el viaje; y
- Mantener las bodegas y demás partes del buque en donde se transporten las mercancías, así como todo contenedor por él suministrado y en cuyo interior o sobre el cual se transporten mercancías, en el estado adecuado para su recepción, transporte y conservación.

Sacrificio de las mercancías durante el viaje por mar

El porteador o una parte ejecutante podrá sacrificar mercancías durante el viaje por mar cuando ello sea razonable en aras de la seguridad común o para proteger de algún peligro vidas humanas u otros bienes que formen parte de la expedición.



Reglas de Rotterdam

El porteador esta exceptuado de responsabilidad en los siguientes casos:

- a) Fuerza mayor;
- b) Riesgos, peligros y accidentes del mar
- c) Guerra, hostilidades, conflicto armado, piratería, terrorismo, motines y tumultos
- d) Restricciones por cuarentena; injerencia o impedimentos imputables a autoridades públicas o gubernamentales, a dirigentes o a pueblos, incluida toda medida de detención, embargo o incautación no imputable al porteador.
- e) Huelgas, cierre patronal, interrupción del trabajo o reducción intencional del ritmo laboral;
- f) Incendio a bordo del buque
- g) Vicios ocultos que no puedan descubrirse obrando con la debida diligencia
- h) Acto u omisión del cargador, del cargador documentario
- j) Pérdida de volumen o de peso, o cualquier otra pérdida o daño que sea imputable a la naturaleza o a un defecto, cualidad o vicio propio de las mercancías
- k) Insuficiencia o deficiencias del embalaje o del marcado de las mercancías, siempre y cuando no hayan sido efectuados por el porteador o en su nombre
- l) Salvamento o tentativa de salvamento de vidas en el mar
- m) Medidas razonables para salvar o intentar salvar bienes en el mar
- n) Medidas razonables para evitar o tratar de evitar daños al medio ambiente



Reglas de Rotterdam

Transporte sobre cubierta

Las mercancías sólo podrán transportarse sobre la cubierta de un buque si:

- *Así lo exige alguna norma aplicable;*
- *Las mercancías se transportan en o sobre contenedores o en o sobre vehículos adecuados para su transporte sobre cubierta, que viajen sobre cubiertas especialmente equipadas para el transporte de tales contenedores o vehículos.*
- *El transporte sobre cubierta se hace conforme a lo estipulado en el contrato de transporte, o conforme a la costumbre o los usos del comercio o a la práctica del tráfico.*



Reglas de Rotterdam

Responsabilidades del Cargador

Entrega de las mercancías para su transporte

A falta de pacto en contrario en el contrato de transporte, el cargador deberá entregar las mercancías preparadas para su transporte. En cualquier caso, el cargador deberá entregar las mercancías acondicionadas de modo que puedan resistir el transporte previsto, incluidas las operaciones de carga, manipulación, estiba, sujeción o anclaje y descarga, y no causen daño alguno a personas o bienes.



Reglas de Rotterdam

Datos del contrato

Los datos del contrato consignados en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte que se menciona en el artículo deberán incluir la siguiente información, conforme sea facilitada por el cargador:

- ✓ Una descripción de las mercancías adecuada para su transporte;
- ✓ Las marcas distintivas requeridas para identificar las mercancías;
- ✓ El número de bultos o de unidades, o la cantidad de mercancías; y
- ✓ El peso de las mercancías, si el cargador lo facilita.
- ✓ Una indicación del estado y condición aparentes de las mercancías en el momento en que el porteador o una parte ejecutante las reciba para transportarlas;
- ✓ El nombre y la dirección del porteador;
- ✓ La fecha en la que el porteador o una parte ejecutante recibió las mercancías,
- ✓ Si el documento de transporte es negociable, el número de originales del documento de transporte negociable, de haberse emitido más de uno.
- ✓ Flete
- ✓ Firma de la persona responsable (porteador)



Reglas de Rotterdam

Obligación de aceptar la entrega

Cuando las mercancías hayan llegado a su destino, el destinatario que reclame su entrega con arreglo al contrato de transporte deberá aceptar la entrega de las mercancías en el momento, o dentro del plazo, y en el lugar estipulados en el contrato de transporte o, en defecto de dicho pacto, en el momento y en el lugar en que razonablemente cabría esperar la entrega a la vista de los términos del contrato, de la costumbre o los usos del comercio, de las prácticas del tráfico o de las circunstancias del transporte.

Obligación de confirmar la recepción

Cuando el porteador o la parte ejecutante que haga entrega de las mercancías lo solicite, el destinatario deberá confirmar la recepción de las mercancías entregadas por el porteador o por la parte ejecutante en la forma que sea habitual en el lugar de la entrega. Si el destinatario se niega a hacerlo, el porteador podrá denegar la entrega.



Reglas de Rotterdam

Conclusiones:

- Este convenio ayuda a trabajar con un servicio “Puerta a Puerta”, pues la responsabilidad del naviero es desde el momento en que reciba del cargador o quien haya sus veces, o de la Autoridad encargada, y hasta que las entrega al consignatario o quien haga sus veces.
- “Culpa Presunta”, al establecer que el porteador se presumirá responsable de los perjuicios, daños o pérdidas de las mercancías a menos que pruebe que él y todos sus agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse
- Establecen responsabilidad en transporte multimodal, en la que el principal obligado es el naviero y responsables solidarios aquellas empresas subcontratadas.



Los parámetros de limitación económica son:

CONVENCIÓN	LÍMITE
<i>La haya</i>	<i>100 libras por paquete, unidad de empaque o unidad de flete</i>
<i>La Haya / Visby</i>	<i>667 DEG por unidad o 2DEG por Kilo bruto de mercancía dañada</i>
<i>Hamburgo</i>	<i>835 DEG por Unida o 2.5 DEG por Kilo Bruto de mercancía dañada</i>

DEG= Derechos especiales de Giro

Estados Unidos tiene su propia legislación conocida como Carriage of Goods by Sea Act (COGSA que generalmente aplica para aquellos transportes que inician, terminan o "tocan" algún puerto estadounidense.





BIMCO

Consejo Marítimo Internacional y Báltico



BIMCO



BIMCO es una abreviatura de The Baltic and International Maritime Council, www.bimco.org. BIMCO es una importante organización internacional en relación con el flete marítimo en el mercado del flete, que se ocupa de diversos asuntos de interés para el transporte marítimo internacional.





Misión:

Tratar todas las cuestiones que afecten a los miembros, buscar la cooperación y proporcionar aportaciones de carácter práctico para garantizar que se evalúe plenamente el impacto económico de las nuevas reglamentaciones en los propietarios de buques.

BIMCO tiene como objetivo reducir la exposición de los miembros a disputas mediante el desarrollo de documentación estandarizada y la aplicación uniforme de las reglas y regulaciones de envío.





Organización:

La Junta General es el órgano de gobierno.

Una Junta Directiva está compuesta por miembros propietarios de 20 países.

BIMCO opera una Secretaría Permanente en el manejo de los asuntos diarios. Un Comité Ejecutivo es responsable de la gestión. Un Comité Documental es responsable de los asuntos documentales.





Hechos:

- Establecida en 1905 para la industria del transporte marítimo, con sede en Copenhague, Dinamarca
- Representar a los propietarios de barcos, corredores de barcos, agentes y P&I Clubs que cubren el 61% de la flota de buques tanque y carga seca oceánica del mundo
- Miembros en 121 países, que cubren todo el comercio marítimo en todo el mundo
- Representar a miembros en organizaciones intergubernamentales, autoridades regionales y nacionales sobre regulaciones y legislación marítima
- Desarrollar documentación estandarizada, basada en reglas y regulaciones de envío acordadas (Charter Parties, Bs / L, etc.)





ISF

International Shipping Federation





La Federación Naviera Internacional, (ISF) por su siglas en ingles (International Shipping Federation), es la principal organización internacional de empleadores del sector del transporte marítimo y representa a todas las ramas de dicho sector. Entre los miembros de la ISF figuran asociaciones nacionales de propietarios de buques cuyas empresas navieras afiliadas operan conjuntamente el 75 % del tonelaje de la flota mercante del mundo y emplean una proporción acorde del 1,25 millones de marinos del mundo. Establecida en 1909, la ISF se ocupa de todos los asuntos de carácter laboral, del personal y la formación, de la salud de la gente de mar y de cuestiones relativas al bienestar que puedan repercutir en el transporte marítimo internacional.





Gracias

