



Diplomado Internacional de Logística y Transporte **FIATA**

2022

Módulo: Transporte Marítimo y Puertos

Tema: Servicios Marítimos





Introducción

CAPÍTULO 4 - SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO

Objetivos de aprendizaje:

Para habilitar a sus estudiantes

- ☐ Conocer los dos tipos de tráfico marítimo en la práctica (transporte marítimo de línea y fletamento) y comprender las diferencias entre ellos.
- ☐ Comprender los diferentes tipos de operaciones y operadores en el transporte marítimo de línea.
- ☐ Comprender los diferentes tipos de fletamentos en el envío de fletamentos, los términos básicos de fletamento utilizados y las condiciones esenciales para un contrato de fletamento.

Puede comparar la diferencia entre el envío de línea regular y el envío de tramp con la diferencia entre un tranvía y un taxi. El conductor del tranvía sabe de antemano cuándo estará en qué parada. Casi puede dar un relato minuto a minuto de dónde estará en cualquier momento del día. Mantiene un servicio programado y el tranvía, el modo de transporte, determina la ruta y la hora. Un taxista, por otro lado, no tiene idea de dónde estará a continuación. Va hacia el pasajero (la carga), donde sea que esté el pasajero. En otras palabras: el pasajero / carga determina la ruta y el tiempo.

1. Servicio de línea

Objetivo:

Para habilitar a sus estudiantes

- ☐ Comprender las principales características del transporte marítimo regular y los envíos que realizan los servicios marítimos.
- ☐ Obtener una imagen clara de los diferentes actores, así como de las organizaciones que pueden participar en el transporte marítimo de línea, p. Ej. liner, consorcios, forasteros y comprender los propósitos y las diferencias entre ellos.



Servicios de línea

En el transporte marítimo de línea, el propietario del barco, ya sea transportista u operador, ejecuta un servicio regular entre puertos más o menos fijos y, por lo general, en un horario fijo. El operador de línea actúa como un transportista común, aceptando toda la carga general enviada entre los puertos cubiertos por su servicio.

En el transporte marítimo de línea, los barcos navegan hacia y desde puertos específicos de acuerdo con horarios fijos. Solo por excepción (emergencias) los barcos programados se desvían de este horario.

El tráfico marítimo es una actividad firmemente controlada en la que la remuneración se orienta más a largo plazo que a viajes individuales. Las tarifas de flete en la tarifa, por definición, no están sujetas a las grandes variaciones que caracterizan al mercado del tramp shipping. Sin embargo, el tráfico de línea es susceptible a variaciones del mercado, dependiendo de la disponibilidad de carga y factores de carga en cada viaje.

Los buques de línea obtienen la mayor parte de su carga a través de agentes de línea contratados. Los agentes de transporte y los agentes de línea juegan un papel importante en la creación del contrato de transporte entre el propietario del barco y el propietario de la carga.

Embarques de línea

La carga general siempre se ha transportado en el comercio de línea. Sin embargo, desde la introducción del contenedor, cada vez más carga general se envía en contenedores. Desde la era temprana de la contenedorización, el mercado ha experimentado una fuerte caída de los envíos convencionales y, en cambio, un aumento continuo en los envíos de contenedores.

En consecuencia, los buques de carga general convencionales son reemplazados cada vez con mayor frecuencia por buques portacontenedores especialmente equipados.

A pesar del hecho de que los contenedores prevalecen sobre el transporte marítimo de línea, la contenerización no eliminó por completo a los revestimientos convencionales. En cambio, desarrollaron operaciones de contenedores puros en paralelo al tráfico de línea convencional.

El tráfico de contenedores requiere grandes inversiones en embarcaciones especialmente equipadas, instalaciones portuarias y equipos terminales. Por lo



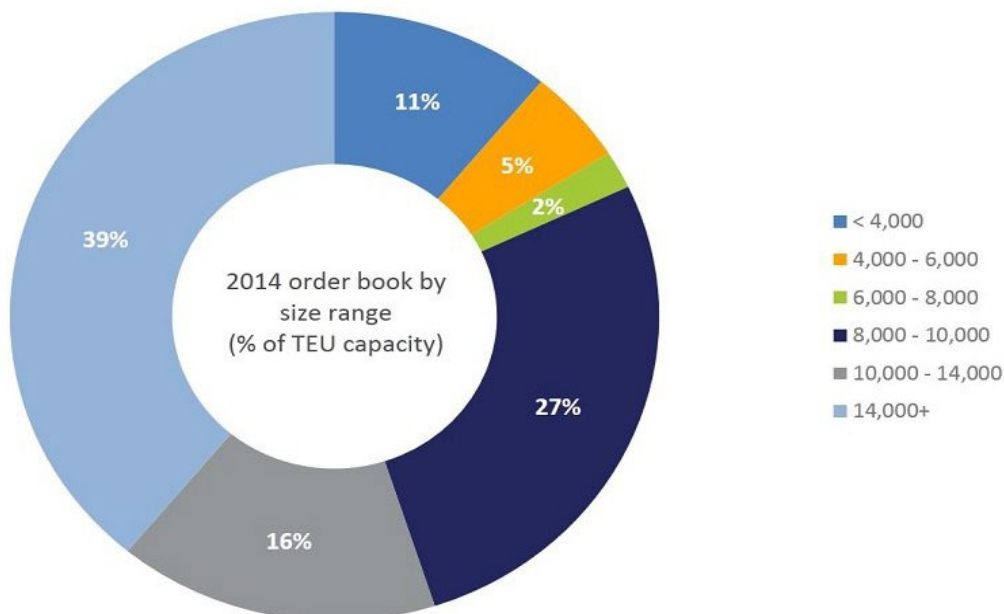
tanto, se puede decir que el transporte marítimo de contenedores a menudo es operado por empresas internacionales, con fines multinacionales, para satisfacer la demanda de los clientes más grandes.

Cuando se trata de una menor inversión en puerto, equipo o embarcación y, a menudo, con menos cantidad de carga en el suministro o una distancia de transporte más corta, vemos fácilmente que aún prevalecen los envíos convencionales.

Naves masivas. Navegación lenta. Alianzas y consolidación. Las reglas para el tráfico de contenedores entre Europa y Asia se están reescribiendo y esto ha tenido profundas implicaciones para las terminales de Europa Occidental: las fluctuaciones del suministro han resultado en una capacidad terminal fragmentada. Si bien los operadores de terminales de contenedores ciertamente sienten la presión, los transitarios y las propias líneas navieras tienen algunos acertijos de planificación que resolver por su cuenta.

Abran paso al coloso de los mares

En 2014, el 39% de todos los portacontenedores que viajaban en todo el mundo tenían capacidades de más de 14.000 TEU y el número de megabuques sigue creciendo. Esto significa que las principales arterias comerciales (como el Canal de Suez) están compitiendo contra el reloj para permitir que los barcos se muevan de un océano a otro.



Graph
1.

Capacity of container ships handled in 2014



Reference: <http://www.quintiq.com/blog/whats-shaking-the-global-liner-shipping-industry/>

Conferencias / consorcios marítimos

Conferencias de línea

Una conferencia marítima es una organización voluntaria de dos o más transportistas que operan buques, activos en una determinada zona de navegación sobre la base de términos contractuales, precios y horarios comunes, cuya función principal es establecer tarifas aceptables para los buques y los cargadores.

El objetivo de la conferencia es mantener un mercado estable y una competencia leal entre los transportistas, y también reducir la competencia entre los armadores que hacen escala en los mismos puertos.

Otro elemento importante es administrar reglas de operación que garanticen al remitente un nivel de servicio consistente de las líneas participantes.

En resumen, la conferencia de línea puede caracterizarse como una especie de cartel mediante el cual los transportistas de línea ofrecen sus servicios a tarifas fijas. Las conferencias determinan las tarifas de flete y coordinan las capacidades de los barcos y los horarios de navegación. Ejemplos de conferencias son FEFC (Far East Freight Conference) y TACA (Trans Atlantic Conference Agreement).

Debido a la legislación antimonopolio emergente en la Unión Europea, en la actualidad las prácticas de las conferencias en Europa están sujetas a discusión y hay tendencias que apuntan a su desaparición en informes recientes.

La ventaja de la conferencia marítima es la provisión de confiabilidad en el horario y el servicio. La desventaja es que el alto servicio siempre puede hacer subir los precios.

Las conferencias marítimas pueden ser cerradas, lo que es normal, o abiertas, lo cual es un requisito del gobierno nacional, como en los Estados Unidos. En una conferencia marítima abierta, cualquier persona que desee operar dentro de una conferencia marítima tiene derecho a hacerlo.

La nueva legislación estadounidense sobre transporte marítimo tiene como objetivo mantener la inmunidad antimonopolio de los transportistas de conferencias contra la desregulación, al tiempo que protege a los transportistas que no pertenecen a conferencias contra las prácticas anticompetitivas. En EE. UU., La FMC (Comisión Federal Marítima) monitorea el impacto competitivo y las



condiciones comerciales de los acuerdos que incluyen: acuerdos de conferencia, acuerdos de discusión de tarifas, acuerdos operativos y acuerdos de Operador de Terminal Marítimo (MTO).

Los operadores de línea regular están más involucrados que otros propietarios de buques en la mejora de las técnicas de manipulación de la carga y, a menudo, participan activamente en el desarrollo de los puertos en los que hacen escala con regularidad.

Los remitentes tienen derecho a ciertos descuentos por cantidad siempre que solo utilicen el servicio de la línea en particular.

Consortios

Algunas líneas que pertenecen a una conferencia, o incluso todas las líneas de una conferencia, pueden unirse para formar un grupo de carga o un consorcio.

La finalidad de constituir un consorcio es fundamentalmente operativa, agrupando las flotas de las empresas interesadas en una única flota para la prestación del servicio. En su mayoría, los consorcios han negociado dentro de conferencias, combinando las actividades operativas de dos o más de las líneas de conferencias.

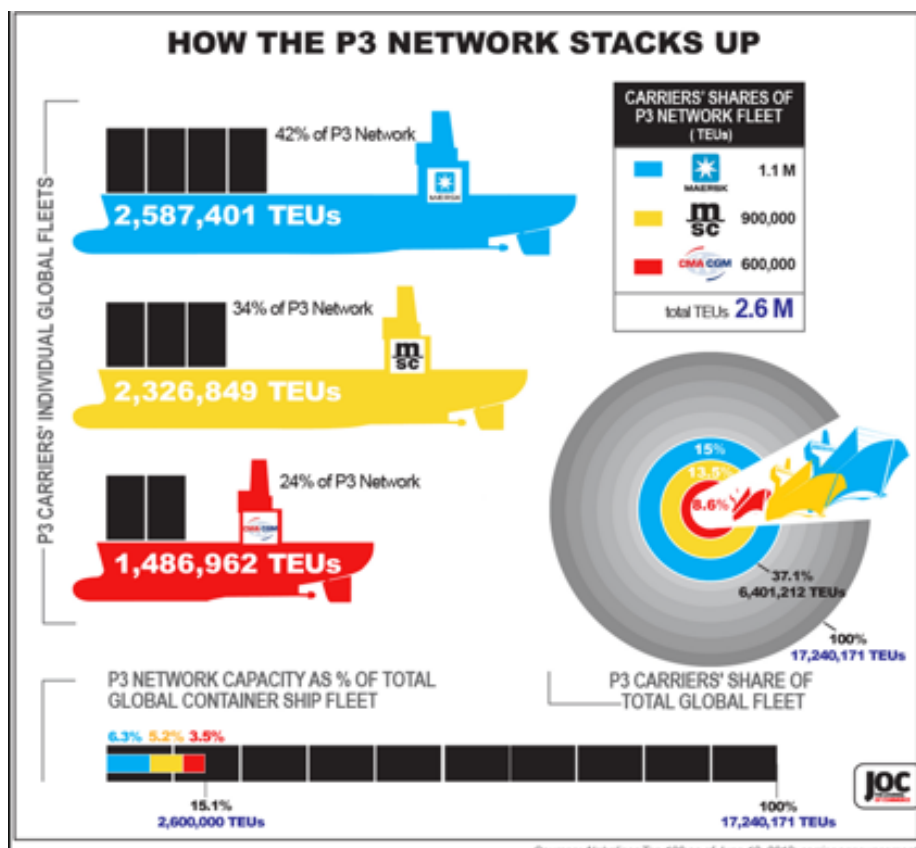
Los consorcios pueden tener diferentes grados de integración, desde arreglos laxos de naturaleza puramente práctica hasta combinaciones comerciales muy unidas. Los barcos de un consorcio siguen siendo propiedad de los transatlánticos individuales. Los transatlánticos dentro de un consorcio también permanecen legalmente separados, pero la relación de cooperación entre ellos puede extenderse a actividades más comerciales, como la comercialización conjunta, la emisión de conocimientos de embarque conjuntos, etc. También es el consorcio que se ocupa de las operaciones de línea en el comercio.

Consolidación masiva

Los VSA o los acuerdos de uso compartido de buques también están en aumento. De hecho, las 10 principales líneas de transporte de contenedores ahora pueden contarse como 3 grandes proveedores de servicios con un 85% del mercado(ver gráfico 2).

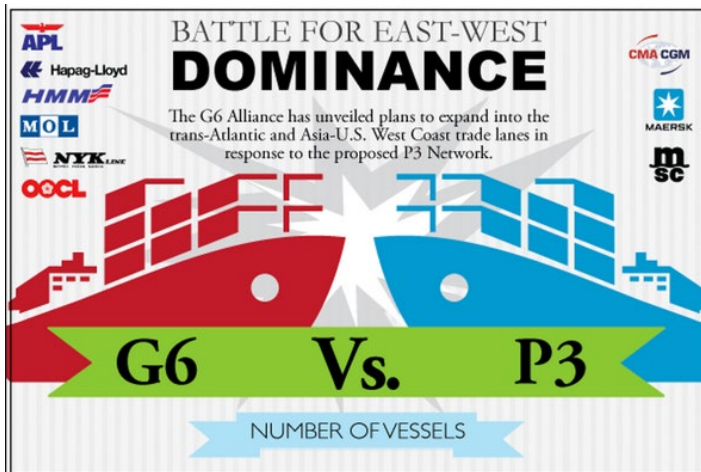


P3 NETWORK, Maersk Line, Mediterranean Shipping Co. y CMA CGM en 2013 anunciaron planes para formar una alianza a largo plazo en las principales operaciones este-oeste, la alianza, que está prevista para el segundo trimestre de 2014, permitirá a los tres transportistas para desplegar sus buques más grandes en el comercio Asia-Europa y enviar en cascada buques un poco más pequeños a las rutas transpacífica y transatlántica.





La Alianza G6, que se estableció en diciembre de 2011 y comenzó a operar en marzo de 2012, fusionó la Gran Alianza de Hapag-Lloyd, NYK Line y Orient Overseas Container Line y la Nueva Alianza Mundial de APL, Hyundai Merchant Marine y MOL.

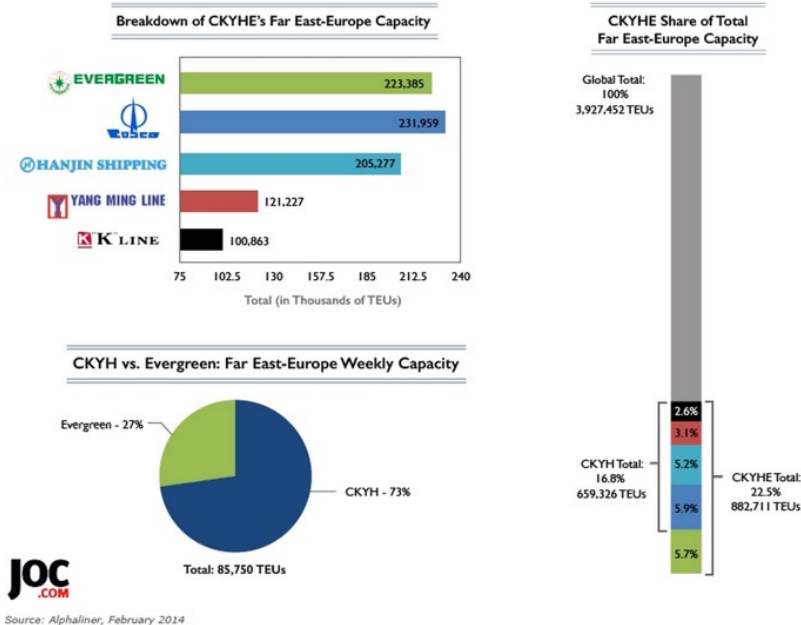


Alianza CKYHE

Cinco transportistas de contenedores, Cosco, K Line, Yang Ming, Hanjin Shipping y Evergreen Line, acordaron en principio establecer una nueva alianza de transporte denominada CKYHE Alliance. Según el analista Alphaliner, las cinco líneas tienen una cuota de mercado global combinada del 16,8% en términos de capacidad operativa al 1 de enero de 2014.



CKYHE ALLIANCE: FAR EAST-EUROPE



Líneas que no son de conferencia (outsiders)

En muchos casos, el transporte marítimo se lleva a cabo dentro de las conferencias marítimas. Sin embargo, un operador de línea que aún no ha sido admitido en una conferencia de línea cerrada también puede competir con los miembros de la conferencia como un "externo".

El tráfico de línea que no se lleva a cabo dentro de las conferencias de línea a menudo se denomina semi línea. Debido a que los forasteros generalmente no pueden ofrecer la frecuencia de salidas o el nivel de servicio que la conferencia puede ofrecer, tienden a ofrecer precios más bajos. En términos generales, los forasteros son más baratos pero, debido a factores de ingresos y demanda, los forasteros a menudo pueden alternar los horarios de viaje y, por esta razón, los forasteros no son tan confiables como los transportistas de conferencias o grupos. En determinadas zonas de navegación, p. Ej. América del Norte, existe cierta cooperación entre conferencias y líneas independientes en el campo de la capacidad y las tarifas.

Embarques por sistema

No siempre el operador de línea tiene suficiente carga disponible de las conferencias de línea. El desequilibrio en los volúmenes de carga entre los tramos de ida y vuelta de un viaje redondo a menudo obliga a las líneas a competir en el mercado abierto. Por lo tanto, cuando el mercado es bajo o las cantidades de



carga disponibles de los servicios de línea disminuyen, para llenar el espacio vacío a bordo del transatlántico, los operadores pueden fletar el barco por tiempo o por viaje, es decir, fletamento por tiempo o fletamento por viaje.

En el caso del tonelaje fletado por tiempo, será caro o barato según el suministro de barcos y las condiciones de empleo, especialmente el punto de reenvío.

En el caso de un viaje chárter, la disponibilidad de carga para la navegación programada, que debe realizarse de todos modos, puede no ser muy buena. La embarcación puede alquilarse a una tarifa diaria baja.

A menudo, en condiciones de mercado tan bajas, la competencia de los outsiders se vuelve más fuerte. Los outsiders pueden ingresar a un comercio de línea para solo una serie de viajes, aceptando tarifas de flete que son más bajas que las tarifas de línea solo para mantener los barcos en funcionamiento hasta que las condiciones del mercado abierto mejoren nuevamente.

En nuestra región durante 2020

La industria naviera está experimentando actualmente aumentos significativos en las tarifas de fletamento por tiempo de contenedores para ciertas clases de tonelaje en todo el mundo. El impacto de las renovaciones de chárter por tiempo en el Caribe en particular, con una relación oferta / demanda más ajustada basada en la disponibilidad de barcos en esta región, está generando aumentos sustanciales en los costos operativos diarios. Estas tarifas de fletamento por tiempo de buques se han mantenido bastante constantes durante los últimos tres o cuatro años.

Tráfico Ro-Ro

Otro tipo de transporte en el transporte marítimo de línea, debido a sus tipos especiales de carga que a menudo se transportan, es el tráfico Ro-Ro. El tráfico Ro-Ro se utiliza a menudo para el transporte de cargas tales como vehículos, camiones y elevadores pesados (sin embalar).

El mercado Ro-Ro, como un sector propio, se estableció bastante a fines de la década de 1970. Inicialmente se trataba de un típico comercio corto entre países altamente industrializados. Pero la creciente demanda del movimiento al exterior de productos industriales, maquinaria, vehículos y materiales de construcción en la década de 1970, y las congestiones causadas en la mayoría de los países importadores obligaron a los operadores de línea a buscar un posible nuevo tipo de barco, que pudiera operar rápidamente. y acortar el tiempo de permanencia en los puertos.

Los barcos Ro-Ro que navegan por el océano requieren un mínimo de instalaciones portuarias con un sistema de manipulación de carga muy rápido y flexible. Los barcos Ro-Ro también pueden acomodar una mezcla de productos,



no restringidos solo a unidades rodantes, sino que también pueden cargar todos los bienes móviles en carretillas elevadoras y, por supuesto, contenedores.

2. Sistema de fletamentos

Objetivos:

Para habilitar a sus estudiantes

- ☐ Comprender las principales características del envíos por chárter, la diferencia entre flete y transporte regular y los envíos que normalmente se realizan en fletamento.
- ☐ Obtener una imagen clara del proceso de fletamento, las partes involucradas en el fletamento y sus funciones distintivas.
- ☐ Entender mejor los cuatro tipos de fletamento, la diferencia entre ellos, los principales términos de fletamento utilizados en el fletamento por viaje y las condiciones esenciales con respecto al fletamento por viaje y al fletamento por tiempo.

Fletamentos

El envío chárter, también llamado envío tramp, transporta la mayor parte de la carga en términos de cantidad o volumen en el transporte marítimo en todo el mundo. En el transporte marítimo chárter, los propietarios de barcos no hacen navegar sus barcos de acuerdo con un horario fijo. Dependiendo de la oferta y la demanda, dejan que sus barcos naveguen por los mares del mundo.

El envío chárter se ocupa principalmente de carga a granel. En general, las cargas de barco completas, en su mayoría de un solo tipo de mercancías, se transportan mediante tramp shipping. Ejemplos son:

- Grano
- Carbón
- Mineral
- Aceites minerales
- Productos químicos
- Aceites comestibles.

A diferencia del transporte marítimo de línea, donde los barcos navegan hacia y desde puertos específicos de acuerdo con horarios fijos, en el transporte de tramp los barcos van a la carga, donde sea que esté. La carga determina a dónde va el barco.

Centros de fletamento del mundo



Londres es el centro de fletamento más grande del mundo, y Baltic Exchange es un importante lugar de encuentro. Nueva York es el segundo.

The Baltic Exchange



...haciendo historia

A pesar de los cambios radicales en las prácticas comerciales de las últimas décadas, Londres ha conservado su estatus como el centro marítimo y financiero del mundo. Un actor clave en esta próspera ciudad capital es Baltic Exchange. Fundado hace unos 250 años, el Báltico se ha adaptado fácilmente al progreso industrial y tecnológico sin dejar de ser fiel a su propósito original: facilitar el negocio del transporte marítimo internacional a granel.



Otros centros de charter en Europa son Hamburgo y Génova.

RANK	SHIPOWNERS AND SHIPPING OPERATION	MARITIME FINANCE	MARITIME LAW AND INSURANCE	MARITIME TECHNOLOGY AND COMPETENCE	OVERALL RANK
1	OSLO	OSLO	LONDON	SINGAPORE	SINGAPORE
2	SINGAPORE	NEW YORK	NEW YORK	HAMBURG	OSLO
3	PIREUS/ATHENS	LONDON	SINGAPORE	SHANGHAI	LONDON
4	TOKYO	SINGAPORE	HONG KONG	OSLO	HAMBURG
5	HONG KONG	HONG KONG	OSLO	TOKYO	HONG KONG



Gracias a las tecnologías de la comunicación actuales, ya no es necesario estar físicamente presente en ninguno de estos centros. Por lo tanto, en el negocio de los vuelos charter siempre debe tener en cuenta que las diferencias horarias entre las distintas partes del mundo pueden desempeñar un papel importante.

<https://www.messe.no/Global/NV/OsloMaritimeWeek/pdf/one%20of%20five.pdf?ExhibitionId=0>

Partes involucradas en los fletamentos

Propietario del barco

El armador es el propietario de un barco. Cuando el armador decide utilizar su barco para el envío de tramp, él mismo tiene que buscar constantemente carga. Esto lleva mucho tiempo y también requiere conocimientos y habilidades específicas que el propietario del barco generalmente no tiene. Por lo tanto, subcontrata la búsqueda de carga a uno o más corredores.

Fletador



El fletador es la persona que alquila (fleta) el barco por un viaje o período de tiempo previamente acordado. En principio, cualquier persona que tenga carga para transportar puede contratar / fletar un barco. En la práctica, sin embargo, suelen ser las casas comerciales o los fabricantes y esto a menudo implica envíos a granel. Los envíos grandes son granos, aceite, minerales, fertilizantes, etc. Sin embargo, incluso el traslado de una fábrica puede dar lugar a fletar un barco.

Ship Broker o Corredor de fletamento

Al igual que los agentes de transporte o los agentes de línea en el transporte marítimo de línea, son los intermediarios los que unen al propietario del barco y al fletador en el flete.

Funciones of shipbrokers

En términos generales, la diferencia entre los agentes de barcos que se especializan en el envío de línea regular y los que ofrecen el envío de tramp se puede describir de la siguiente manera:

- Los Brokers de buques que se especializan en el transporte marítimo de línea buscan clientes en nombre de la línea naviera que representa y, por lo tanto, tienen contacto con el "operador de línea" y las diversas partes involucradas con la carga (agente de línea o agente de transporte).
- Los brokers de buques que se especializan en el envío de tramp tienen relativamente más contactos internacionales y buscan clientes por sí mismos, no como representantes de una línea naviera (agente de transporte marítimo).

El área de trabajo de un corredor de buques es amplia e internacional. Para un corredor de barcos, el escrutinio significa hacer y mantener contacto con tantas partes como sea posible. Por lo tanto, no necesariamente se mantiene ocupado adquiriendo carga, sino más bien buscando clientes. Además, visitar todas estas partes (sus clientes) con regularidad es una necesidad absoluta. Puede ocurrir que los clientes determinen si un agente debe ser designado en un puerto y su puesto, y cuándo.

Un corredor de buques está en contacto con las siguientes partes:



- propietarios de barcos
- casas comerciales
- fabricantes
- otros corredores de fletamento.

Para que le vaya bien en los negocios, es esencial que el corredor marítimo esté continuamente bien informado de todos los desarrollos del mercado. Dependiendo de estos desarrollos, sus servicios ahora pueden ser requeridos por los armadores y luego nuevamente por los dueños de la carga. Para todos los interesados, es una cuestión de oferta y demanda.

Tipos de intermediarios marítimos

Aunque legalmente un corredor debe reunir a dos partes y actuar en nombre de ambas, en las prácticas de envío encontramos que un corredor siempre actuará por y en nombre de un solo principal, ya sea un propietario o un contrato. El corredor que actúa en nombre del propietario del barco se denomina corredor del propietario. El corredor que actúa en nombre del fletador es el corredor del fletador. Debido al desarrollo y la especialización, los corredores pueden distinguirse aún más en muchos otros tipos.

El **corredor confidencial o exclusivo** es aquel con quien el propietario elige hacer su negocio únicamente. De manera diferente, el propietario también puede preferir trabajar a través de un gran número de corredores, estos últimos tendrán las mismas posibilidades de hacer el negocio.

En un mercado con sectores tan diferentes como el mercado a granel, un corredor no puede cubrir todas las partes con sus conexiones directas. Un corredor que participa así en los esfuerzos por reunir al corredor confidencial de un propietario con el corredor de un fletador adecuado se denomina corredor competitivo.

Los **intermediarios de cable** son aquellos intermediarios que enumeran principalmente los pedidos que circulan en un centro de envío como, por ejemplo, Nueva York, y luego distribuyen las listas a los intermediarios en otros centros de envío como Londres, Tokio, Oslo o Hamburgo.

En función de las distintas áreas de trabajo que desarrollan los intermediarios, también podemos distinguir entre los intermediarios marítimos en general y los



que se ocupan de la compraventa, agencia portuaria y agencia de línea o de carga.

El corredor de compraventa se dedica principalmente a la compraventa de embarcaciones.

El **agente portuario** representa al propietario y ayuda a la embarcación por cuenta del propietario para que la embarcación tenga el mejor despacho posible. El agente portuario tendrá contactos con todas las autoridades locales.

El **agente de línea** funciona como una especie de agente general de la línea dentro de un área geográfica. Los agentes marítimos representan a los propietarios de muchas formas diferentes. Los agentes de línea tendrán contacto con los posibles cargadores y agentes de transporte dentro del área y también harán todo el trabajo de la línea que de otro modo realizaría un agente portuario.

(Fuente: Práctica de fletamento y despacho de buques, Lars Gorton, Rolf Ihre, Arne Sandevan, 5th edición, LLP, 1999)

A veces, en el contrato de fletamento, el propietario y el fletador acordarán que el fletador tiene derecho a designar al agente portuario para promover sus intereses. En este caso, el propietario puede proteger su interés hasta cierto punto nombrando un agente protector o un agente husbandry

El agente protector es un agente de confianza designado especialmente por el armador para gestionar sus intereses cuando, por ejemplo, tiene que aceptar a un agente fletador según lo estipulado por el contrato de fletamento. Por lo general, se designa un agente protector cuando el agente del fletador designa a alguien que el propietario del barco desconoce o cuando se esperan disputas. No obstante, la designación de un agente de protección significa que el propietario del buque tiene que pagar una tarifa de agencia adicional.

El agente de cría es un agente de confianza que representa a la compañía naviera cuando se fleta un barco. El agente de cría gestiona únicamente los asuntos relacionados con el barco y la empresa de transporte, por ejemplo, las reparaciones del barco y la tripulación. La persona que cumple este rol no suele estar involucrada en asuntos de carga o descarga. Su tarifa de agencia la paga el armador.



Si todas las partes involucradas en el envío de un buque tramp designan a sus propios agentes, los siguientes agentes podrían estar trabajando en el mismo barco. En el ejemplo, suponemos que los propietarios están alquilando el barco al fletador por tiempo que, a su vez, ha celebrado un contrato de fletamento por viaje.

primer agente → agente del fletador, al servicio del fletador por viaje

segundo agente → agente protector para el fletador por tiempo

tercer agente → agente de cría del armador

En este caso, el segundo agente asegura que el primer agente no actúa en contra de los intereses del fletador a tiempo. El tercer agente se ocupa únicamente de los intereses del armador.

En la práctica, el agente puede cumplir más de uno de los roles antes mencionados al mismo tiempo.

Contratos de Fletamento

En el tramp shipping, hay diferentes formas en las que se puede contratar un barco, por ejemplo, para un viaje específico o por un tiempo específico. En consecuencia, existen tres tipos principales de fletamentos, a saber, fletamento por viaje, fletamento por tiempo y fletamento sin tripulación. A menudo, el contrato

de flete, similar a los viajes consecutivos, que es un tipo especial de fletamento de viaje, se incluye como un tipo diferente de fletamento.

Fletamento por viajes

Cuando el fletador y el armador acuerdan que el buque transportará una determinada carga desde el punto A al punto B, o realizará varios viajes consecutivos entre estos puntos, se trata de un fletamento por viaje.

Por lo tanto, un fletamento por viaje es para uno o más viajes, por ejemplo, "tres viajes consecutivos". La persona que alquila el barco se conoce como fletador por viaje, el pago se denomina flete y el contrato un contrato de fletamento por viaje.

El fletamento por viaje es típico dentro del envío chárter. El fletador puede ser la persona propietaria de la carga, pero también puede fletar el barco por cuenta de otra persona. El "propietario" del buque a quien el fletador por viaje real fleta el barco puede ser él mismo un fletador por tiempo o incluso un fletador por



viaje que sub-fleta (sub-alquila) el barco. En caso de que el propietario no sea el propietario registrado del buque, normalmente se lo describe como "propietario fletado por tiempo" o "propietario disponente". Por tanto, puede haber una cadena de contratos de fletamento que deben considerarse todos separados y distintos.

En un fletamento por viaje, el flete se calcula para el viaje o los viajes a realizar. Puede ser una cantidad fija por tonelada de carga a transportar o una suma global. El nivel del flete depende del mercado, es decir, oferta y demanda.

El flete incorpora un número fijo de días de carga y descarga. Si el fletador necesita más días de carga y / o descarga, deberá pagar un costo adicional por tiempo adicional en el puerto. Esto se llama demora. Si se requieren menos días, el propietario del barco generalmente reembolsará una parte al fletador. Esto se llama despacho. En Europa, el envío es muy raro en estos días. El número de días de carga y descarga se indica en el contrato de fletamento.

El costo habitual de operación, los costos portuarios y los costos de combustible son responsabilidad del propietario

Fletamento por tiempo

Si el propietario pone el barco a disposición del fletador por un período de tiempo determinado, durante el cual el fletador, dentro de los límites del contrato, controla la operación comercial del buque, se trata de un fletamento por tiempo.

En un fletamento por tiempo, el barco se alquila por un período específico. El contrato de fletamento determina qué barco debe entregarse al fletador y devolverse nuevamente al propietario. El fletador asume temporalmente el papel de propietario y se convierte en el propietario sustituto, o el llamado "propietario sustituto". A menudo se dice que el fletador es responsable de la operación comercial, mientras que el propietario sigue siendo responsable de la operación náutica. En virtud de un contrato de fletamento por tiempo, la tripulación es empleada por el propietario, que también es responsable del mantenimiento del buque y la supervisión de la carga. El fletador, sin embargo, en el marco del contrato, tiene derecho a decidir los viajes a realizar y los cargamentos a transportar.



En un flete por tiempo, el flete se determina por unidad de tiempo (por ejemplo, por mes de 30 días) y se paga regularmente por adelantado. El flete está muy influenciado por el mercado.

Al igual que en los fletamentos por viaje, los costos habituales relacionados con la operación de un barco son responsabilidad del propietario. Sin embargo, a diferencia de los fletamentos por viaje, los costos de combustible y de puerto incurridos en un fletamento por tiempo son responsabilidad del fletador por tiempo.

Fletamento a casco desnudo

Casco desnudo (El término 'casco desnudo' se refiere al hecho de que el barco en pleno funcionamiento se entrega al fletador en su estado 'desnudo' (es decir, que no tiene a bordo tripulación, nada de provisiones, poco o ningún combustible y ninguna carta de navegación) También se denomina fletamento a muerte, lo que significa que la embarcación se pone a disposición del fletador durante un cierto período de tiempo, pero el fletador asume prácticamente toda la responsabilidad de la operación de la embarcación y todos los costos y gastos excepto los costos de capital. . En un fletamento a casco desnudo, el propietario del buque pone a disposición del fletador un barco vacío, sin tripulación, suministros, combustible, etc. Esto se hace a una tasa específica por tonelada de capacidad de carga a nivel de verano, calculada para el alquiler período.

Dado que el fletador asume casi todas las funciones del propietario, excepto el pago de los costos de capital, el fletador tendrá la responsabilidad comercial y técnica del buque y pagará el mantenimiento, los costos de la tripulación y el seguro, etc. en un barco sin tripulación. carta. En principio, el capitán y la tripulación son nombrados por el fletador. Sin embargo, en la práctica, este no es siempre el caso.

En términos prácticos, se utiliza un fletamento sin tripulación como método de financiación de la adquisición de buques de nueva construcción. Los fletes sin tripulación son la norma, por ejemplo, cuando un banco o un grupo de inversores compra un barco como inversión. No tienen más conocimiento de asuntos relacionados con el funcionamiento del barco. En tal caso, pueden ceder el barco a una empresa de transporte existente, a través de un corredor, como un alquiler



sin tripulación. Por lo tanto, el propietario del barco no tiene que comprar un barco a un precio elevado, simplemente lo alquila.

El alquiler sin tripulación generalmente cubre un período (muy) largo de tiempo, por ejemplo, 10 años, y a menudo está sujeto a un acuerdo de gestión. Además, el fletador a menudo tiene la opción de comprar el barco al pagar el último plazo o durante el período de fletamento.

El fletamento sin tripulación ha sido un tipo de fletamento comparativamente inusual, pero con los patrones cambiantes de comercio e inversión se ha vuelto más común. A menudo se describe como una especie de financiación de buques más que como un auténtico contrato de fletamento.



Management Agreement - Acuerdo de gestión



Un contrato de gestión no es un contrato de fletamento en su sentido tradicional, sino más bien un contrato de conocimientos técnicos y servicios, en el que se puede encomendar al director el deber de tripular y supervisar el barco, o también un deber mucho más amplio, de operar y encontrar empleo para el buque como si fuera el propietario y por cuenta del propietario real. Las responsabilidades detalladas del

administrador varían, pero principalmente el administrador concluye acuerdos con respecto a la embarcación a nombre del propietario y por cuenta del propietario.

En consecuencia, en los últimos años también se han establecido las denominadas empresas de "gestión de buques". Las actividades de esas empresas pueden limitarse a la gestión comercial, la gestión técnica o la gestión de tripulaciones. Es importante darse cuenta de que las empresas gestoras solo actúan en nombre de los armadores.

Contract of Affreightment / Contrato de franquicia / contrato por volumen

El contrato de fletamento, abreviado como CoA, es un tipo especial de fletamento en el que el propietario de un barco llega a un acuerdo con un fletador para transportar para el fletador durante un período de tiempo específico, una gran cantidad de mercancías entre ciertos puertos. El armador elige el barco. Dependiendo de las circunstancias, también puede denominarse contrato de cantidad o contrato de volumen.



Un CoA puede tener diferentes bases. Por lo general, el CoA también es un contrato que

- para el transporte de un tipo y cantidad especificados de carga
- cubriendo dos o varios envíos
- funcionando durante un período prolongado.

Bajo CoA, el propietario del barco se compromete, generalmente en una relación directa con un fabricante, a transportar una cantidad acordada de carga desde el punto A al punto B dentro de un tiempo acordado. La empresa de transporte tiene la libertad de determinar por sí misma qué barco (del mismo tipo) utilizar y cuándo. El armador puede emplear varias de sus embarcaciones de forma casi continua. Los contratos de flete también brindan a la compañía naviera la oportunidad de tomar carga para el viaje de regreso, por ejemplo, lo que puede implicar un sistema de transporte avanzado y eficientemente operado con un flujo regular de carga.

Según el CoA o contrato de volumen, el buque individual tiene menos importancia para el fletador, pero lo importante es que el propietario cumpla con su deber de transportar un tipo de tonelaje acordado.

Bases para formar CoA

Los siguientes son ejemplos de las diferentes bases en las que se forma una CoA.

- El propietario se compromete a transportar entre X e Y toneladas de grano de A a B durante el año xxxx.
- El propietario se compromete a transportar toda la carga enviada por el fletador desde el puerto de carga A hasta el destino B durante el período xxxx-xxxx (años).
- El propietario tiene derecho a transportar todo el petróleo crudo importado por el fletador durante xxxx y xxxx (años).
- El propietario tiene el derecho y la obligación de transportar todos los vehículos exportados por el fletador durante el período xxxx-xxxx (años), y el fletador debe garantizar que tendrá al menos cinco envíos por año, cada uno de los cuales constará de vehículos XY. .

(Source: Shipbroking and Chartering Practice, Lars Gorton, Rolf Ihre, Arne Sandevan, 5th edition, LLP, 1999)

Terminos de Fletamento



Los términos del fletamento se utilizan a menudo en el fletamento por viaje para explicar los acuerdos detallados con respecto al flete. En el fletamento por viaje hay tres tipos principales de condiciones de fletamento:

- fletamento bruto
- fletamento neto
- Fletamento FIO

La tarifa de flete es la tarifa de flete de un contrato de flete en USD / tonelada o USD / cbm. Todas las tarifas de fletamento incluyen la depreciación del barco, el costo de la tripulación, el combustible y la administración.

Dependiendo del plazo del fletamento, los costos relacionados con el puerto y los costos de carga / descarga pueden estar incluidos o no.

Flete Bruto

El flete bruto incluye todo el flete del viaje, incluidos todos los costos relacionados con el puerto y los costos de carga / descarga. Esta es la forma más habitual.

Flete Neto

El fletamento neto es la tarifa del fletamento que no incluye los costos de carga y descarga ni los costos relacionados con el puerto que se producen durante el período de tiempo de la presentación del Aviso de preparación para la carga hasta el final de la carga.

El flete neto es ventajoso para los armadores en caso de que no se conozcan las condiciones del puerto (tasa de manipulación por día desconocida, congestión, etc.).

FIO

FIO es la tarifa de fletamento que no incluye los costos de carga / descarga. El fletador es entonces responsable de los costos de carga de mercancías en el barco y descarga de mercancías del barco.

Son posibles diferentes formas:

FIO = entrada libre / salida libre; el propietario del barco no paga los costos de carga y descarga

FD = descarga libre; el propietario del barco no paga ningún costo de descarga

FI = libre en; el propietario del barco no paga gastos de carga



FIOT = libre adentro y afuera / trimado; el propietario del barco no paga los costos de carga, descarga y trimado

FIOS = Libre dentro y fuera estibado; El propietario del barco no paga los costos de carga, descarga y estiba.

Proceso de fletamento

El procedimiento de fletamento se puede dividir prácticamente en tres etapas, a saber, la etapa de investigación, la etapa de negociación y la etapa de seguimiento.

1. etapa de investigación - La etapa de investigación comienza cuando un fletador directamente o a través de un corredor ingresa al mercado con una orden. Antes de que el fletador ingrese al mercado con el pedido, debe decidir si desea comenzar negociaciones firmes de flete de inmediato o si desea principalmente recopilar sugerencias y tiene la intención de comenzar las negociaciones solo después de que se hayan clasificado los materiales reunidos. fuera y evaluado.

Dependiendo del estado de la operación comercial, la orden puede comenzar con las palabras "PEDIDO FIRME ..." (FIRM OFFER) o "PEDIDO PROSPECTIVO (ORDER EXPECTED) / PEDIDO QUE SE ESPERA QUE SE CONVIERTA EN DEFINITE "(ORDER EXPECTED TO BECOME DEFINITE) o una redacción similar.

De acuerdo a los diferentes tipos de pedido, el ARMADOR puede dar una oferta en firme o una indicación, que es una propuesta acompañada de una idea de flete. En caso de propuestas, el fletador puede iniciar conversaciones con varios propietarios hasta que encuentre uno adecuado y solicite una oferta firme. Una vez que se hace una oferta firme, las partes pueden pasar a la segunda etapa de negociación.

2. Etapa de negociación: la etapa de negociación se puede dividir en dos partes. La primera parte es la negociación de los términos principales y la segunda es la negociación de los detalles y la redacción de las cláusulas.

Los términos principales son los esenciales para el contrato de fletamento y el incumplimiento de cualquiera de ellos no dará lugar a un acuerdo. Tanto el armador como el fletador o sus respectivos intermediarios hacen ofertas y contraofertas y continuarán de esta forma hasta que lleguen a un compromiso. En la práctica, a menudo se hará referencia a un formulario de carta estándar.



En esta etapa, el fletador o su corredor compilarán una recapitulación completa de todos los términos y detalles acordados hasta ahora. El propietario o su corredor comprobarán cuidadosamente este "resumen" sin demora. La principal negociación de los términos suele realizarse dentro de unos límites de tiempo estrechos. El acuerdo sobre los "términos principales" siempre se establece como "sujeto a detalles".

El siguiente paso de la negociación de los detalles se refiere a todos los puntos y términos adicionales que no están cubiertos en los términos principales, pero que deben aclararse antes de que se pueda completar una carta. Este proceso puede resultar laborioso y duradero. Cuando ambas partes han acordado cada detalle, esto significa que todas las partes han llegado a un "CIERRE LIMPIO – CLEAN FIXTURE".

3. Etapa de seguimiento - Algunos asuntos adicionales que pueden permanecer como parte del trabajo de fletamento se tratan durante la etapa de seguimiento. Ejemplos son como la redacción, copia y distribución del contrato de fletamento y que todas las partes dispondrán de los documentos debidamente firmados.

Condiciones esenciales de un contrato de fletamento

Las condiciones esenciales de un contrato de fletamento son las de vital importancia para el compromiso. En lugar de las condiciones esenciales, el contrato estará incompleto o no se considerará celebrado. En la mayoría de los casos, los términos principales son condiciones esenciales de un contrato de fletamento.

Tanto en el fletamento por viaje como en el fletamento por tiempo, los siguientes detalles se considerarán esenciales:

- el nombre del propietario del barco
- el nombre y los datos del barco
- días en los cuales el barco debe llegar a cargar/ Día de cancelación para la entrega
- Formato de fletamento a utilizar
- comisiones

Particularmente para el fletamento por viaje, también se necesitan los siguientes detalles:



- cantidad de carga y descripción de la mercancía
- puertos y muelles de carga y descarga
- Ratas de carga y descarga
- demora y despacho
- condiciones de flete y pago

Particularmente en el fletamento por tiempo, también serán necesarios los siguientes detalles:

- lugar de entrega y re-entrega
- Zonas prevista de operacion previsto con límites geográficos
- bunkers a bordo a la entrega y reenvío
- alquiler y condiciones de pago del alquiler.