



Diplomado Internacional
de Logística y Transporte
FIATA

2022

Módulo: Transporte Marítimo y Puertos

Tema: Documentación





DOCUMENTOS EN TRANSPORTE MARITIMO

Objetivos de aprendizaje:

Para habilitar a sus estudiantes

- ☐ Conocer cuáles son los principales documentos del transporte marítimo (transporte marítimo de línea y flete).
- ☐ Conocer cuándo y cómo se aplican los principales documentos.

Objetivos del conocimiento de embarque:

Para habilitar a sus estudiantes

- ☐ Comprender las tres funciones que asume el conocimiento de embarque en los servicios de línea y la información generalmente contenida en un conocimiento de embarque.
- ☐ Entender mejor los diferentes tipos de conocimientos de embarque en la práctica y las implicaciones legales asociadas con cada uno. El alumno debe poder explicar en qué circunstancias se utilizan los conocimientos de embarque y por qué.

El Conocimiento de embarque (Bill of lading)

Dentro del contrato de transporte celebrado entre la Naviera y el embarcador (transportador, despachador o consignatario), se expide un documento de vital importancia para los contratantes y/o terceros, a través del cual se adquieren los derechos sobre las mercancías a transportar, por vía marítima, desde un lugar específico o puerto de embarque, hasta otro lugar específico o puerto de destino. Se trata del Conocimiento de Embarque o C/E (Bill of Lading-B/L), documento que cumple las siguientes funciones:



Documentación



CODE NAME: "COMBIBILL" EDITION 1978		LINER BILL OF LADING		PAGE 2
Shipper CONDEA VISTA COMPANY P. O. BOX 19029 HOUSTON, TEXAS 77224-9029 ATTN: ALLIETTE RIERA		Reference No. RCX-11795 7003591 P.O. #: 1133-100-5970		
Consignee TO THE ORDER OF: DURMAN ESQUIVEL, S.A. APARTADO 318, DAVID CHIRIQUI, PANAMA		Carrier R. C. SHIPPING CO., INC. 5619 NW CENTRAL DR, STE C107, HOUSTON, TX 77092 TEL: (713) 865-8600, FMC 2452-R, CHB 9928		
Notify address DURMAN ESQUIVEL, S.A. P. O. BOX 6139-1000 SAN JOSE, COSTA RICA		"RECEIVED FOR SHIPMENT" JANUARY 28, 1999 <i>ck</i>		
Vessel MV "PERA" V2CI		Port of loading HOUSTON, TEXAS		
Port of delivery CHIRIQUI GRANDE, PANAMA		Cont CONT YD TO CONT YD		
Shipping Marks SOUPRO 1133-100-5970		Number and kind of packages, description of goods NON HAZARDOUS 600 SUPERSACK (1,000 KGS NET EACH) CONTAINING: 600 MTS RESIN 1,362,900 LBS - 618,202 KGS		
CUSTOMS DECLARATION: 3904.10.00.00 "POLICLORURO DE VINILO SIN MEZCLAR CON OTRAS SUSTANCIAS"				
FREIGHT PREPAID AS PER CHARTER PARTY				
"THESE COMMODITIES, TECHNOLOGY OR SOFTWARE WERE EXPORTED FROM THE UNITED STATES IN ACCORDANCE WITH THE EXPORT ADMINISTRATION REGULATIONS. DIVERSION CONTRARY TO U. S. LAW PROHIBITED"				
SECOND ORIGINAL Particulars furnished by the Merchant				
Freight details, charges etc.		SHIPPED on board in apparent good order and condition, weight, measure, marks, numbers, quality, contents and value unknown, for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as the Vessel may safely get and is always afloat, to be delivered in like good order and condition at the aforesaid Port unto Consignees or their Assigns, they paying freight as indicated to the left plus other charges as incurred in accordance with the provisions contained in this Bill of Lading. In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its stipulations on both pages, whether written, printed, stamped or otherwise incorporated, as fully as if they were all signed by the merchant. One original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order.		
Daily demurrage rate (additional Clause A)		IN WITNESS whereof the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below at of this tenor and date, any one of which being accomplished the other to stand void.		
* Applicable only when document used as a Through Bill of Lading		Freight payable at HOUSTON, TEXAS		
Number of original B/L THREE (3)		Signature <i>Christina Holman</i> HOLMAN SHIPPING, INC. for and on behalf of the Master of the MV "PERA"		

Constituye prueba del contrato de transporte celebrado entre la Naviera y el embarcador.

Constituye prueba de recibo de mercancías por parte de la Naviera.

Otorga el derecho de reclamar las mercancías en el lugar de destino, por ser documento representativo de éstas el cual es transferible mediante endoso.

Por todo lo anterior, es imprescindible que el Conocimiento de Embarque sea llenado correctamente, tanto por el embarcador como por el transportador.

Con el adecuado diligenciamiento del C/E se evitarán futuros contratiempos en la nacionalización de las mercaderías en el país importador y en el cobro de la carta de crédito

Aunque en la emisión de este documento participan tanto el embarcador como la Naviera, es el primero quien imparte las instrucciones relacionadas con el destino del embarque, las condiciones específicas en que debe ir estibada la carga -en el caso de que ésta requiera de un tratamiento especial- y las condiciones de entrega en el puerto o lugar de destino.



Al momento de su trámite se deberán tener en cuenta siguientes definiciones y conceptos:

Nombre del documento (Document Number) : Conocimiento de Embarque o C/E (Bill of lading - B/L) Al denominar jurídicamente el documento como C/E, se está incorporando el derecho de reclamar las mercancías consignadas, o a negociar su contenido, derecho que corresponde exclusivamente a quien presente el original del mismo.

Leyenda de "ORIGINAL" o "COPIA NO NEGOCIABLE" ("ORIGINAL " / "COPY NOT NEGOTIABLE"), Únicamente el "ORIGINAL" es representativo de las mercaderías, válido y transferible mediante endoso. Las copias únicamente son informativas y carecen de cualquier valor en cuanto a negociación se refiere.

Embarcador (Shipper): Persona natural o jurídica, usuario del servicio (exportador o su representante), quien entregará las mercancías a la Naviera o a su agente en el puerto de embarque o en el lugar convenido, en el caso de un servicio de transporte multimodal¹. Es importante que en esta casilla se suministren los datos completos del embarcador: nombre, dirección, teléfono y demás información para que pueda ser contactado fácilmente por el transportador, en caso de que sea necesario

Consignatario (Consignee): Persona natural o jurídica a la cual el embarcador le otorga el derecho de reclamar las mercancías en el lugar de destino designado en el Conocimiento de Embarque, mediante la exhibición del documento original. Esta casilla también debe llenarse con los datos completos de dicha persona, su nombre, dirección y teléfono, evitando el uso de apartados aéreos o casillas postales. El consignatario será el único habilitado para transferir mediante endoso a una tercera persona, los derechos incorporados en el C/E. Cuando el embarcador no ha designado aún al consignatario en el lugar de destino, debe colocar "A la orden" ("To the order"), para que la persona que presente el original del documento, se habilite para reclamar la carga.

¹ Por servicio de transporte multimodal se entiende cuando la Naviera se compromete con el usuario a transportar la carga utilizando dos o más medios de transporte diferentes



Notificario (Notify party): Persona natural o jurídica a quien debe informársele en el lugar de destino la fecha de arribo de las mercancías. Esta persona puede ser el mismo consignatario. Resulta de vital importancia incluir en esta casilla la identificación completa de la persona a notificar, anotando nombre, dirección y número telefónico.

Buque (Vessel): Casilla donde se registrará el nombre del buque que transportará la carga. A través del servicio de línea regular que presta la Naviera o a su agente, cualquier buque podrá realizar el transporte, cuando el designado anteriormente no esté aún disponible para zarpar.

Puerto de cargue (Port of loading) Nombre del puerto en el que La Naviera o a su agente colocará a bordo del buque disponible y asignado en itinerario, la carga que se ha comprometido a transportar hasta el sitio pactado con el embarcador.

Puerto de descargue (Port of discharge) Nombre del puerto de destino en el que el transportador entregará la carga a la aduana local por intermedio de la autoridad portuaria, o al consignatario, endosatario o tenedor que exhiba el Conocimiento de Embarque original. Si se trata de un servicio de transporte combinado, las mercaderías continuarán bajo el cuidado del transportador hasta cuando lleguen al destino convenido con el embarcador.

Descripción de la carga (Cargo Description): El embarcador deberá identificar plenamente, y de la forma más clara posible, las características de las mercancías, en las siguientes casillas:

Marcas y números (Marks and numbers): Aquí debe quedar registrada la identificación física de la carga, es decir la transcripción textual de la leyenda contenida en el empaque de la mercancía, cuando se trata de carga suelta; o el número y sello del contenedor, si se trata de carga contenedorizada. Todo contenedor llenado por el embarcador debe entregarse a La Naviera o a su agente debidamente sellado



Número de bultos (No. Of Pkgs) Debe indicarse en esta columna el número de paletas, canecas, cajas o cualquier tipo de unidad de empaque en que venga contenida la carga que se le entrega a La Naviera o a su agente.

Descripción de los bultos y mercaderías: (Description of packages and goods) En esta columna se consigna la descripción de la mercancía a transportar. Al llenar esta columna, el embarcador está garantizando la exactitud de las marcas, la plena identificación de la carga, el número y la cantidad de bultos, la descripción de la mercancía, su naturaleza, condiciones de embalaje, peso y medida, haciéndolo de la manera más completa y exacta posible. Cuando la carga viene embalada y la Naviera o a su agente no puede verificar su contenido sin destruir su empaque, procederá a colocar la leyenda "Dice contener" (Said to contain), así mismo, cuando la carga es embalada por el exportador a embarcador en contenedor desde la fábrica, se colocará la leyenda "El embarcador carga y cuenta" (Shippers load and count).

Peso bruto (Gross weight) Debe quedar registrado en esta columna el peso bruto de la carga, indicado en kilos o libras, o su equivalente en toneladas. Entiéndase por peso bruto, el peso de la mercancía más el del empaque.

Fletes y cargos (Freight and charges). Según la naturaleza de la mercancía, el tipo de servicio que se preste y el trayecto que se cubra, el transportador liquidará la tarifa básica y los recargos correspondientes de acuerdo con el peso y/o volumen de la carga, o según lo acordado entre las partes. En algunos casos, el valor de las tarifas está sujeto a las disposiciones dictadas por las diferentes Conferencias Marítimas aplicables a las diversas rutas utilizadas en el transporte de carga, o de tarifas aprobadas y registradas en los respectivos entes encargados. De esta forma, las tarifas básicas y los recargos son generalmente sumas predeterminadas que garantizan al usuario de La Naviera o a su agente igualdad de condiciones de transporte frente a los demás usuarios de determinado tráfico.



Prepagados / Por cobrar (Prepaid/Collect). La Naviera o a su agente consignará en una de estas casillas la liquidación del flete según el lugar de pago pactado. Si éste se paga antes de la llegada de la carga a su destino, será un flete prepagado, si es cancelado al momento de llegada, será un flete al cobro.

Lugar y fecha de expedición (Place and date of issue): La Naviera llenará la casilla con la fecha en que la carga fue puesta a bordo. En los puertos donde operan compañías estibadoras contratadas por La Naviera o a su agente, el Conocimiento de Embarque puede expedirse con fecha de recibido para embarque y cuando el embarcador lo solicite se coloca el sello 'A bordo' con la fecha en que la carga fue embarcada. En cualquier caso, el Conocimiento de Embarque se entrega firmado después del zarpe.

Número de Conocimientos de Embarque originales (No. of originals B/Ls) Hace referencia al número de originales, de los cuales se expiden tres. En caso de pérdida de los tres originales, se expide un original, previa constitución de una garantía bancaria, por el 150% valor F O-B de la carga, con una vigencia de dos años a partir de la fecha en que se expidió el Conocimiento de Embarque extraviado.

Firma de la Naviera (Carrier Stamp / Signature): Con esta firma el transportador manifiesta haber recibido las mercaderías descritas en el Conocimiento de Embarque y se compromete a entregarlas en el punto convenido, previa cancelación del flete. Solo los originales irán firmados por la Naviera o a su agente y, excepcionalmente, máximo dos copias no negociables, siempre que en ellas quede registrado el destino específico de la copia como por ejemplo "Para fines exclusivos del Banco de la República", o "Para fines consulares". Cuando al firmar el C/E el transportador declara haber recibido la mercancía a satisfacción, en aparente buen estado y condición, la Naviera emitirá un "Conocimiento de Embarque limpio o sin observaciones." Cuando el transportador nota que la carga no está en las condiciones declaradas por el embarcador, que su embalaje no es el adecuado para proteger el contenido del mismo durante la travesía, se registrarán tales observaciones en el momento de embarque, y la Naviera o a su agente emitirá un "Conocimiento de Embarque observado o manchado" para limitar la responsabilidad del transportador. Como la negociabilidad de las mercaderías se verá afectada por las anteriores observaciones, es recomendable verificar el empaque de la carga antes de ser entregada a La Naviera o a su agente.



Remarcas y Reservas en los Conocimientos de Embarque

Los documentos de transporte si están limpios de remarcas o reservas constituyen el recibo de la mercancía en buen estado.

Todo transportista tiene el derecho de rechazar una mercancía que va a estar bajo su responsabilidad cuando le es entregada en mal estado por el embarcador. Pero esto es un caso extremo. La práctica más usual es la de emitir remarcas en origen las cuales figuran en el documento de título.

Las remarcas o reservas deben ser “fundamentadas”, “motivadas” y “circunstanciadas”. Las remarcas de carácter general son nulas y sin valor jurídico.

Según la CCI², una definición muy acertada de Reservas o remarcas es la siguiente:

Un conocimiento de embarque LIMPIO es aquel que no lleva ninguna cláusula añadida, comprobando expresamente el estado defectuoso de la mercancía o del embalaje.

Existe una tendencia a abusar de la posibilidad de las remarcas o reservas con tal de librarse de la responsabilidad, pero su carácter general las anula jurídicamente.

Ejemplos de reservas o remarcas sin valor jurídico:

Toneles usados

Cajas reutilizables.

² Cámara de Comercio Internacional



Número de piezas dentro de los bultos desconocidos.

Dimensiones no reconocidas.

Embalaje insuficiente.

Mercancía cargada al descubierto.

Dice contener (Said to contain)

Temperaturas muy elevadas.

Avanzado estado de maduración de la fruta.

Estas remarcas deben ser rechazadas por los embarcadores y por otra parte los transportistas deben protegerse contra esas irregularidades usando inspecciones de terceros independientes reconocidos que certifiquen el "estado aparente de las mercancías".

Los transportistas en el momento que toman bajo su responsabilidad las mercancías se limitan a comprobar las cargas tal cual se presentan, es decir de acuerdo a su aspecto exterior.

La verificación se hace en cuanto a:

Numero de bultos

Peso bruto.

Marcas y números.

Estado aparente del número de bultos.

Los transportistas tienen la facilidad de prácticas controles físicos mediante

Tarjas de contraste

Inspecciones sobre el estado de la carga antes de ser embarcados (Pre-shipment inspection)

Comprobación de temperaturas.

Estado de los embalajes, marcas y números.



Inspección de estiba y trincaje.

Con vistas a verificar la exactitud de lo declarado en los documentos de transporte y de la seguridad de la carga para la navegación

Las cantidades y condiciones de las mercancías que son escritas en los conocimientos de embarque son definidas a partir de otros "documentos de transporte Pre-embarque que a pesar de no tener la misma fuerza legal se convierten en documentos base.

Negociable versus no negociable

Dependiendo de si el B / L es transferible en términos de los derechos y obligaciones que se le atribuyen, el B / L puede considerarse como "negociable", "cuasi negociable" o "no negociable". En la práctica, el B / L puede entonces extenderse a una persona designada, a una persona u orden designada, al titular o a una persona designada "no a pedido". Cuando se transfiere un B / L, el titular aclarará esta acción mediante un llamado endoso.

Endoso

Endoso significa literalmente: mención en el reverso. Esto significa que el titular del B / L transfiere los derechos y obligaciones del B / L a otra persona mencionando el nombre de su empresa en el reverso, provisto de una firma autorizada.

Un B / L endosado en blanco es un B / L al portador (a pedido). Cualquiera que lo posea puede reclamar el derecho sobre la mercancía como poseedor legal del B / L.



Un B / L está plenamente respaldado cuando también se menciona el nombre del beneficiario (al orden de...). Con una carta de crédito, el banco, por ejemplo, puede ser mencionado formalmente en el B / L como la parte en el extremo receptor (a la orden de... Banco).

Diseño de B / L

El reverso del B / L menciona las condiciones de transporte. La mayoría de las veces, estas condiciones se conocen como las Reglas de La Haya-Visby, o las reglas que se hayan incorporado.

El adverso del B / L menciona datos relacionados con la carga, tales como:

- -Nombre del transportista, impreso
- -El número B / L
- -Referencia del remitente
- -Nombre del remitente
- -Nombre del receptor
- -Dirección de notificación Nombre del buque
- -Puerto de carga
- -Nombre del transportista, impreso -El número B / L
- -Referencia del remitente
- -Nombre del remitente
- -Nombre del receptor
- -Dirección de notificación
- -Nombre del buque
- -Puerto de carga
- -Puerto de descarga
- -Dónde vence el flete -Número de originales (por ejemplo, 3)
- -Tipo de mudanza, es decir, puerta a puerta
- -Contrato de servicio - si aplica.
- -Flete por cobrar o prepago.
- -Especificación de la mercancía (marcas, números, cantidad, tipo de embalaje, descripción de la mercancía, peso, etc.)

El siguiente es un ejemplo de un conocimiento de embarque de contenedor de carga marítima a Panamá:



SeaFreight		SeaFreight Line, LTD		BILL OF LADING	
GENERAL AGENTS: SEAFREIGHT AGENCIES U.S.A. INC.		International Bill of Lading			
Shipper - Exporter / Proveedor - Exportador EM LINES LIMITED 10900 NW 97 STREET MIAMI FL 33178 TEL: 305-477-2721		Bill of Lading JAXMIT04407M Booking Number: _____ Job Number 00115417-02 Export References 2240-009970 Forwarder Agent / Agente Expendedor Broker: _____ Forwarder Ref. N/A F.M.C. No. N/A			
Consignee / Consignatario UPCARGO, INC. PANAMA (85314-0) URB. LOS ANGELES AVE EL PAICAL EDIFICIO LOS MELLIZOS, PB LOCAL #3 PANAMA, PANAMA		Routing and Instructions / Ruta e Instrucciones 2240-009970 S14264-03			
Notify Party / Notificar SAME AS ABOVE (20735-0)					
Place of Receipt / Lugar de Recibo	Precarriage by / Transportado por				
Vessel and Voyage STADT GERA / 40	Port of Loading / Puerto de Carga KINGSTON, JAMAICA	Loading Pier / Terminal	Point and Country of Origin JACKSONVILLE, U.S.A.		
Port of Discharge / Puerto de Descargue MANZANILLO, PANAMA	Place of Delivery / Lugar de Destino Final MANZANILLO, PANAMA	Type of Move / Movimiento DOOR TO DOOR	Service Contract N/A.		
PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER					
Marks & Numbers	DR/TIR	No. of Pkgs	HM Description of Packages and Goods	Gross Weight	Measurements
		1 x 20CT	GESU-106858-7 SEAL: 217578/F9317537 STC. 8 PALLETS OF BAKING SUPPLIES NO EEI: 30.37 (A)	17,557.16 LB 7,963.80 KG	447.60 CF 12.68 M3
*Freight Collect *Shipper Load, Stow and Count *Express Release					
TOTALS		1		17,557.16 LB 7,963.80 KG	447.60 CF 12.68 M3
Shipper declared value \$ _____		AS PER TARIFF AND CARRIERS LIABILITY LIMITS (SEE CLAUSE 13 OVERLEAF)			
Charge Description	Prepaid	Collect	NON-NEGOTIABLE		
			IN WITNESS WHERE OF the Master or Agent of said vessel hath affirmed to 3 (three) Bills of Lading, all of this tenor and date, one of which being accomplished, the other(s) to stand void. Dated At KINGSTON, JAMAICA On 06/06/2015 By (Name of Agent) SeaFreight Agencies, Inc. Per (for the Master) _____		
TOTAL FREIGHT AND CHARGES IN US \$ _____			TERMS OF BILL OF LADING CONTINUED ON BACK HEREOF		



Otros tipos de B / L

Se pueden distinguir varios tipos de B / L, como:

Liner B / L

La factura emitida por una compañía naviera que generalmente ofrece un servicio regular, con fechas de carga fijas en determinados puertos de escala.

Container B / L

Para transporte marítimo de contenedores.

Sea waybill / Waybill: un recibo no negociable con una persona nombrada que contiene los términos contractuales. Una carta de porte no funciona como documento de título, pero sigue funcionando como recibo y como prueba del contrato de transporte. Una hoja de ruta se utiliza cuando no hay necesidad de un B / L negociable, p. Ej. el destinatario no desea revender la mercancía o cuando se realiza una transferencia interna dentro de grandes empresas multinacionales.

Puede aconsejar a su transportista que emita un "Conocimiento de embarque de liberación rápida". Significa que, una vez completado el despacho de aduana, su agente de aduanas designado puede enviar las instrucciones del conocimiento de embarque a la empresa de envío (transportista) y él le emite una copia del conocimiento de embarque a usted y, a su vez, a su contraparte en el destino final. Significa que una copia electrónica de datos del "conocimiento de embarque expreso" es suficiente para que el transportista en el destino final entregue la carga al destinatario final mencionado en el conocimiento de embarque. El conocimiento de embarque de liberación rápida no se puede transferir a otra parte, normalmente, el conocimiento de embarque de liberación expresa no se utiliza en la carta de crédito, ya que no funciona como documento de título. Los bienes consignados bajo conocimiento de embarque de liberación expresa no pueden transferirse a otro comprador.



EDI y el B / L electrónico

En lugar del tradicional B / L en papel, este B / L se produce y negocia por medios electrónicos o específicamente, vía EDI (Electronic Data Interchange). Pero debido a la ambigüedad de las implicaciones legales de las transacciones de envío sin papel, como la firma electrónica, el EDI o el B / L electrónico aún no se aceptan ni se utilizan ampliamente en el negocio del envío. Pero tenga en cuenta que los bancos ya han estado aplicando pagos electrónicos durante más tiempo y tienen la infraestructura necesaria disponible para hacerlo. También han acumulado una vasta experiencia en los campos de EDI.

Impresión de B / L en el lugar

Dado que la introducción del B / L electrónico aún está pendiente, principalmente por razones legales, algunos operadores más grandes como Maersk han desarrollado soluciones intermedias. Un remitente es, por ejemplo, provistos de B / L en blanco que pueden imprimirse en su ubicación siempre que la firma oficial esté autorizada por el transportista. Queda por ver si tal desarrollo resultará ideal. conocimiento de embarque

El conocimiento de embarque marítimo es una expresión tradicional que se refiere a un documento que cubre el transporte de mercancías por mar y no, por ejemplo, las etapas de transporte interior (por ejemplo, por carretera, ferrocarril o barcaza).

Ocean B / L a veces se denomina "conocimiento de embarque marítimo". En el anverso del proyecto de ley se puede denominar "conocimiento de embarque de puerto a puerto", que indica el período general de responsabilidad del transportista.

Conocimiento de Embarque Limpio

Un B / L que no contiene ningún comentario con respecto al estado de la mercancía se denomina B / L limpio.

Debido a los términos y condiciones del acuerdo de compra, el comprador generalmente no tiene la obligación de pagar un B / L sucio. Pago mediante crédito documentario. Costumbres y prácticas uniformes para los créditos documentarios UCP 600 - Artículo 27 Documento de transporte limpio.



Un banco solo aceptará un documento de transporte limpio. Un documento de transporte limpio es aquel que no lleva cláusula o anotación que declare expresamente el estado defectuoso de la mercancía o su embalaje. No es necesario que la palabra "limpio" aparezca en un documento de transporte, incluso si un crédito requiere que ese documento de transporte esté "limpio a bordo".

Conocimiento de embarque endosado con Limpio a bordo: es un conocimiento de embarque que se utiliza predominantemente para cargas no contenidas en contenedores que se cargan en buques de carga fraccionada o multipropósito.

Por lo tanto, está claro que el vendedor / remitente tiene un gran interés en que el transportista emita un B / L limpio, ya que el comprador se negará a pagar el documento o, en virtud de un crédito documentario, los bancos pagadores se negarán a pagar. contra tal documento.

A diferencia del océano B / L, si las líneas navieras o transportistas quieren brindar un servicio integral a sus clientes, emitirán un "transporte multimodal B / L", o el llamado "transporte combinado B / L" o "Intermodal B / L", en virtud del cual el transportista asume responsabilidades contractuales durante todo el período de transporte y no solo la responsabilidad del tramo marítimo. En un transporte multimodal B / L, la carga será transportada por dos o más modos de transporte.

Conocimiento de embarque de los transitarios (House) versus conocimiento de embarque master

Por lo general, el B / L lo emite el propietario del barco o el transportista. Con el desarrollo del negocio de expediciones y logística, el servicio que ofrecen algunos transitarios se profundiza y se extiende a lo largo de toda la cadena de transporte. Algunas grandes empresas de transporte de mercancías van un paso más allá y han desarrollado su propio conocimiento de embarque, es decir, el conocimiento de embarque interno.

Diferencia entre House Bill of Lading y Master Bill of Lading

Un conocimiento de embarque puede emitirse como un conocimiento de embarque de la house o un conocimiento de embarque maestro.



Un operador de NVOCC o un agente de carga emite un conocimiento de embarque house (HBL) a sus clientes.

La línea naviera (transportista) emite un conocimiento de embarque maestro (MBL) al operador del NVOCC o al agente de carga.

Cuando se emite para un envío FCL (no grupaje), un HBL siempre debe emitirse en forma consecutiva con un MBL, lo que significa que el HBL debe ser una réplica EXACTA del MBL emitido por la línea naviera real con respecto a todos los detalles excepto el remitente, el destinatario y los detalles de la parte de notificación que serán diferentes en el HBL y MBL.

- El remitente normalmente será el remitente / exportador real de la carga (o según lo indique la L / C).
- El Consignatario generalmente será el receptor / importador real de la carga (o según lo indique la L / C).
- El Notificar puede ser el mismo que el Destinatario (o cualquier otra parte según lo dicte la L / C) en el MBL.
- En el MBL, el remitente normalmente será el operador NVOCC, o su agente o el transitario.
- El Consignatario generalmente será el agente de destino, la contraparte o la oficina del operador del NVOCC, o el Transitario que notifica podría ser el mismo que el Consignatario o cualquier otra parte.

B / L Recibido (Recibido para envío)

Si el conocimiento de embarque se va a emitir al recibir la carga, que aún no se ha cargado a bordo del barco, el transportista emitirá un "conocimiento de embarque recibido para envío" (Recibido B / L). Por lo tanto, un B / L recibido es un reconocimiento que el transportista hace indicando que ha recibido mercancías de algún lugar, p. Ej. en un depósito de contenedores. Es diferente de un B / L "a bordo" o "embarcado", que muestra que las mercancías se han cargado realmente a bordo del buque.

A veces, en la carta de crédito se ve que los bancos solo aceptan a bordo y limpian B / L's. En tal caso, el B / L recibido será insuficiente para que el remitente obtenga el pago del banco.



El B / L recibido ha llegado a desempeñar un papel cada vez más importante donde los transportes unitarios, en particular los transportes de contenedores y el tráfico Ro-Ro, dominan el comercio. Tradicionalmente, el B / L enviado ha sido el más común.

Una B / L recibida puede estar sellada con las palabras "enviado a bordo" junto con una fecha, para convertirla en una factura de envío.

Mate´s Receipt

El Mate´s Receipt es elaborado por el porteador o su agente a petición del propietario de la mercancía. Este documento se emite después de la carga de la mercancía y sirve en ese momento como comprobante de recepción. El transportista no enviará un B / L antes de que este documento haya sido devuelto.

En la práctica, a veces se utiliza el recibo del mate cuando el proveedor debe suministrar un FOB.

Entonces, el remitente solo puede disponer de la mercancía después de haberse convertido en propietario de la mercancía mediante la transferencia del recibo del compañero (principalmente después del pago). El remitente devuelve el recibo del compañero al transportista y luego el remitente puede darle las instrucciones B / L al transportista.

El Mate´s Receipt es un recibo emitido por el capitán o el oficial del buque en el que se indica que se han recibido determinadas mercancías a bordo de su buque.

Es una prueba prima facie de que las mercancías se cargan en el buque.

Contiene:



Stevedoring Services of America, City Dock 24, Port of Houston

Mates Receipt
2/1/99 11:02:13 AM

Vessel: PERA
Voyage: 020

	Quantity to be Loaded		Weight to be Loaded	Imco Label
POD / POL: CHIRIQUI GRANDE / Houston				
	300	S/SXS OF SYNTHETIC RESIN PVC 1091	663,600	301.01 MT
	600	S/SXS P.V.C. RESIN VISTA 5385	1,327,200	602.01 MT
POD Total	CHIRIQUI GRANDE	900	1,990,800	903.02 MT
POD / POL: PUERTO LIMON / Houston				
	900	S/SXS OF SYNTHETIC RESIN PVC 1091	1,990,800	903.02 MT
	36	S/SXS OF SYNTHETIC RESIN PVC 1095	79,632	36.12 MT
POD Total	PUERTO LIMON	936	2,070,432	939.14 MT
Report Total		1836	4,061,232	1,842.16 MT

James Thomas Chief Officer *[Signature]*

- Nombre de la línea naviera y del buque,
- Puerto de carga, puerto de descarga y lugar de entrega, marcas y números,
- Número y tipo de bultos, peso bruto,
- Descripción de bienes,
- Estado del contenedor / número de asiento,
- Número y fecha de la factura de envío y
- Estado de la carga al momento de su recepción a bordo del buque.

2. Contratos de fletamento

Objetivos:

Para habilitar a sus estudiantes

☐ Comprender la importancia de los contratos de fletamento en el transporte marítimo de fletamento y los cuatro tipos de contratos correspondientes a los cuatro tipos de fletamento.

☐ Adquirir conocimientos y ser capaz de reconocer algunas formas estándar de contratos de fletamento. Además, saber que hay otros documentos utilizados en la constitución y cuándo se utilizan dichos documentos.

☐ Entender a qué se refiere la media general.

Charter Party



El fletamento es el acuerdo escrito entre el propietario y el fletador en el envío de tramp. Junto con el conocimiento de embarque emitido en virtud de un fletamento, el contrato de fletamento es el documento más importante que rige las relaciones comerciales y legales entre las partes.

El contrato de fletamento incluye todas las estipulaciones relativas al transporte o contrato de alquiler entre el propietario y el fletador. Para cada tipo de carta se utiliza un contrato de carta diferente, a saber:

- contratos de fletamento por viaje
- fiestas de fletamento por tiempo
- Alquiler de barcos sin tripulación
- contratos de flete.

Formularios estándar de Charter Party

En el negocio del transporte marítimo, los contratos de fletamento casi siempre se hacen en formularios estándar. Es posible que las grandes compañías navieras y los cargadores también hayan celebrado sus propios contratos de fletamento, que normalmente introducirán como base para las negociaciones.

El propósito de los contratos de fletamento estándar es estandarizar una serie de cláusulas utilizadas con frecuencia por diferentes partes en diferentes oficios y ayudar a las partes en la redacción del contrato. Solo necesitarán completar ciertos elementos, como los nombres de las partes y los barcos, puertos, carga, datos sobre el barco, tiempo de espera, tiempo de aviso, etc.

BIMCO (Conferencia Marítima Internacional y Báltica), en Copenhague, juega un papel importante en la redacción de formularios estándar y ha producido una gran cantidad de documentos aprobados. A continuación, se muestran algunos formularios estándar ejemplares producidos por BIMCO:

Voyage charter party: Gencon, Welcon, Baltcon, Polcoalvoy, Sovcoalvoy, Scancon, and Nuvoy.

Cabe señalar que Gencon está diseñado para utilizarse cuando no se dispone de un formulario de carta de viaje especial adecuado. Por lo tanto, el contrato de estatuto de Gencon contiene comparativamente pocas cláusulas estándar.



Time charter party: Baltime, Linertime, Gentime.

Los formularios estándar a menudo se revisan y modifican gradualmente. Por tanto, es importante ponerse de acuerdo y mencionar qué edición del formulario estándar se utilizará.

Ejemplo de BALTIME 1939

A continuación se muestra un ejemplo de un contrato de fletamento por tiempo estándar desarrollado por BIMCO.



Issued 1909; Amended 1911; 1912; 1920; 1920; 1939; 1950; 1974; and 2001

**BIMCO UNIFORM TIME-CHARTER
(AS REVISED 2001)
CODE NAME: "BALTIME 1939"**

 PART I

1. Shipbroker	2. Place and Date of Charter
3. Owners/Place of business	4. Charterers/Place of business
5. Vessel's Name	6. GT/NT
7. Class	8. Indicated brake horse power (bhp)
9. Total tons d.w. (abt.) on summer freeboard	10. Cubic feet grain/bale capacity
11. Permanent bunkers (abt.)	12. Speed capability in knots (abt.) on a consumption in tons (abt.) of
13. Present position	14. Period of hire (Cl. 1)
15. Port of delivery (Cl. 1)	16. Time of delivery (Cl. 1)
17. (a) Trade limits (Cl. 2)	
(b) Cargo exclusions specially agreed	
18. Bunkers on re-delivery (state min. and max. quantity)(Cl. 5)	19. Charter hire (Cl. 6)
20. Hire payment (state currency, method and place of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 6)	
21. Place or range of re-delivery (Cl. 7)	22. Cancelling date (Cl. 21)
23. Dispute resolution (state 22(A), 22(B) or 22(C); if 22(C) agreed Place of Arbitration <u>must</u> be stated) (Cl. 22)	24. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 24)
25. Numbers of additional clauses covering special provisions, if agreed	

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include PART I as well as PART II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

Printed and sold by Fr. G. Knudtzons Bogtrykkeri A/S, Vallengbaekvej 61,
DK-2625 Vallengbaek, Fax: +45 4366 0701



PART II
"BALTIME 1939" Uniform Time-Charter (as revised 2001)

It is agreed between the party mentioned in Box 3 as Owners of the Vessel named in Box 5 of the gross/net tonnage indicated in Box 6, classed as stated in Box 7 and of indicated brake horse power (bhp) as stated in Box 8, carrying about the number of tons deadweight indicated in Box 9 on summer freeboard inclusive of bunkers, stores and provisions, having as per builder's plan a cubic-feet grain/bale capacity as stated in Box 10, exclusive of permanent bunkers, which contain about the number of tons stated in Box 11, and fully loaded capable of steaming about the number of knots indicated in Box 12 in good weather and smooth water on a consumption of about the number of tons fuel oil stated in Box 12, now in position as stated in Box 13 and the party mentioned as Charterers in Box 4, as follows:		1	and discharging and any special gear, including special ropes and chains required by the custom of the port for mooring shall be for the Charterers' account. The Vessel shall be fitted with winches, derricks, wheels and ordinary runners capable of handling lifts up to 2 tons.	67
		2		68
		3		69
		4		70
		5		71
		6		
		7	5. Bunkers	72
		8	The Charterers at port of delivery and the Owners at port of re-delivery shall take over and pay for all fuel oil remaining in the Vessel's bunkers at current price at the respective ports. The Vessel shall be re-delivered with not less than the number of tons and not exceeding the number of tons of fuel oil in the Vessel's bunkers stated in Box 18.	73
		9		74
		10		75
		11		76
		12		77
		13		78
		14		79
		15		
1. Period/Port of Delivery/Time of Delivery		16	6. Hire	80
The Owners let, and the Charterers hire the Vessel for a period of the number of calendar months indicated in Box 14 from the time (not a Sunday or a legal Holiday unless taken over) the Vessel is delivered and placed at the disposal of the Charterers between 9 a.m. and 6 p.m., or between 9 a.m. and 2 p.m. if on Saturday, at the port stated in Box 15 in such available berth where she can safely lie always afloat, as the Charterers may direct, the Vessel being in every way fitted for ordinary cargo service. The Vessel shall be delivered at the time indicated in Box 16.		17	The Charterers shall pay as hire the rate stated in Box 19 per 30 days, commencing in accordance with Clause 1 until her re-delivery to the Owners.	81
		18		82
		19	Payment of hire shall be made in cash, in the currency stated in Box 20, without discount, every 30 days, in advance, and in the manner prescribed in Box 20. In default of payment the Owners shall have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers, without noting any protest and without interference by any court or any other formality whatsoever and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have on the Charterers under the Charter.	83
		20		84
		21		85
		22		86
		23		87
		24		88
		25		89
		26		90
		27		91
		28		92
2. Trade		29	7. Re-delivery	93
The Vessel shall be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchandise only between safe ports or places where the Vessel can safely lie always afloat within the limits stated in Box 17. No live stock nor injurious, inflammable or dangerous goods (such as acids, explosives, calcium carbide, ferro silicon, naphtha, motor spirit, tar, or any of their products) shall be shipped.		30	The Vessel shall be re-delivered on the expiration of the Charter in the same good order as when delivered to the Charterers (fair wear and tear excepted) at an ice-free port in the Charterers' option at the place or within the range stated in Box 21, between 9 a.m. and 6 p.m., and 9 a.m. and 2 p.m. on Saturday, but the day of re-delivery shall not be a Sunday or legal Holiday.	94
		31		95
		32		96
		33		97
		34		98
		35		99
		36		100
		37	The Charterers shall give the Owners not less than ten days' notice at which port and on about which day the Vessel will be re-delivered. Should the Vessel be ordered on a voyage by which the Charter period will be exceeded the Charterers shall have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow redelivery about the time fixed for the termination of the Charter, but for any time exceeding the termination date the Charterers shall pay the market rate if higher than the rate stipulated herein.	101
		38		102
		39		103
		40		104
		41		105
		42		106
		43		107
		44		108
		45		109
		46		110
		47		111
3. Owners' Obligations		48	8. Cargo Space	112
The Owners shall provide and pay for all provisions and wages, for insurance of the Vessel, for all deck and engine-room stores and maintain her in a thoroughly efficient state in hull and machinery during service. The Owners shall provide winchmen from the crew to operate the Vessel's cargo handling gear, unless the crew's employment conditions or local union or port regulations prohibit this, in which case qualified shore-winchmen shall be provided and paid for by the Charterers.		49	The whole reach and burthen of the Vessel, including lawful deck-capacity shall be at the Charterers' disposal, reserving proper and sufficient space for the Vessel's Master, officers, crew, tackle, apparel, furniture, provisions and stores.	113
		50		114
		51		115
		52		116
		53		117
		54		
		55	9. Master	118
		56	The Master shall prosecute all voyages with the utmost despatch and shall render customary assistance with the Vessel's crew. The Master shall be under the orders of the Charterers as regards employment, agency, or other arrangements. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities arising from the Master, officers or Agents signing Bills of Lading or other documents or otherwise complying with such orders, as well as from any irregularity in the Vessel's papers or for overcarrying goods. The Owners shall not be responsible for shortage, mixture, marks, nor for number of pieces or packages, nor for damage to or claims on cargo caused by bad stowage or otherwise. If	119
		57		120
		58		121
		59		122
		60		123
		61		124
		62		125
		63		126
		64		127
		65		128
		66		129
				130
				131



PART II
"BALTIME 1939" Uniform Time-Charter (as revised 2001)

the Charterers have reason to be dissatisfied with the	132	able on account of ice to reach the place or to get out	198
conduct of the Master or any officer, the Owners, on	133	after having completed loading or discharging. The	199
receiving particulars of the complaint, promptly to	134	Vessel shall not be obliged to force ice. If on account of	200
investigate the matter, and, if necessary and practicable,	135	ice the Master considers it dangerous to remain at the	201
to make a change in the appointments.	136	loading or discharging place for fear of the Vessel being	202
10. Directions and Logs	137	frozen in and/or damaged, he has liberty to sail to a	203
The Charterers shall furnish the Master with all	138	convenient open place and await the Charterers' fresh	204
instructions and sailing directions and the Master shall	139	instructions. Unforeseen detention through any of above	205
keep full and correct logs accessible to the Charterers	140	causes shall be for the Charterers' account.	206
or their Agents.	141	15. Loss of Vessel	207
11. Suspension of Hire etc.	142	Should the Vessel be lost or missing, hire shall cease	208
(A) In the event of drydocking or other necessary	143	from the date when she was lost. If the date of loss	209
measures to maintain the efficiency of the Vessel,	144	cannot be ascertained half hire shall be paid from the	210
deficiency of men or Owners' stores, breakdown of	145	date the Vessel was last reported until the calculated	211
machinery, damage to hull or other accident, either	146	date of arrival at the destination. Any hire paid in advance	212
hindering or preventing the working of the Vessel and	147	shall be adjusted accordingly.	213
continuing for more than twenty-four consecutive hours,	148	16. Overtime	214
no hire shall be paid in respect of any time lost thereby	149	The Vessel shall work day and night if required. The	215
during the period in which the Vessel is unable to perform	150	Charterers shall refund the Owners their outlays for all	216
the service immediately required. Any hire paid in	151	overtime paid to officers and crew according to the hours	217
advance shall be adjusted accordingly.	152	and rates stated in the Vessel's articles.	218
(B) In the event of the Vessel being driven into port or to	153	17. Lien	219
anchorage through stress of weather, trading to shallow	154	The Owners shall have a lien upon all cargoes and	220
harbours or to rivers or ports with bars or suffering an	155	sub-freights belonging to the Time-Charterers and any	221
accident to her cargo, any detention of the Vessel and/or	156	Bill of Lading freight for all claims under this Charter,	222
expenses resulting from such detention shall be for the	157	and the Charterers shall have a lien on the Vessel for all	223
Charterers' account even if such detention and/or	158	moneys paid in advance and not earned.	224
expenses, or the cause by reason of which either is	159	18. Salvage	225
incurred, be due to, or be contributed to by, the	160	All salvage and assistance to other vessels shall be for	226
negligence of the Owners' servants.	161	the Owners' and the Charterers' equal benefit after	227
12. Responsibility and Exemption	162	deducting the Master's, officers' and crew's proportion	228
The Owners only shall be responsible for delay in	163	and all legal and other expenses including hire paid	229
delivery of the Vessel or for delay during the currency of	164	under the charter for time lost in the salvage, also repairs	230
the Charter and for loss or damage to goods onboard, if	165	of damage and fuel oil consumed. The Charterers shall	231
such delay or loss has been caused by want of due	166	be bound by all measures taken by the Owners in order	232
diligence on the part of the Owners or their Manager in	167	to secure payment of salvage and to fix its amount.	233
making the Vessel seaworthy and fitted for the voyage	168	19. Sublet	234
or any other personal act or omission or default of the	169	The Charterers shall have the option of subletting the	235
Owners or their Manager. The Owners shall not be	170	Vessel, giving due notice to the Owners, but the original	236
responsible in any other case nor for damage or delay	171	Charterers shall always remain responsible to the	237
whatsoever and howsoever caused even if caused by	172	Owners for due performance of the Charter.	238
the neglect or default of their servants. The Owners shall	173	20. War ("Conwartime 1993")	239
not be liable for loss or damage arising or resulting	174	(A) For the purpose of this Clause, the words:	240
from strikes, lock-outs or stoppage or restraint of labour	175	(i) "Owners" shall include the shipowners, bareboat	241
(including the Master, officers or crew) whether partial	176	charterers, disponent owners, managers or other	242
or general. The Charterers shall be responsible for loss	177	operators who are charged with the management of the	243
or damage caused to the Vessel or to the Owners by	178	Vessel, and the Master; and	244
goods being loaded contrary to the terms of the Charter	179	(ii) "War Risks" shall include any war (whether actual or	245
or by improper or careless bunkering or loading, stowing	180	threatened), act of war, civil war, hostilities, revolution,	246
or discharging of goods or any other improper or	181	rebellion, civil commotion, warlike operations, the laying	247
negligent act on their part or that of their servants.	182	of mines (whether actual or reported), acts of piracy,	248
13. Advances	183	acts of terrorists, acts of hostility or malicious damage,	249
The Charterers or their Agents shall advance to the	184	blockades (whether imposed against all vessels or	250
Master, if required, necessary funds for ordinary	185	imposed selectively against vessels of certain flags or	251
disbursements for the Vessel's account at any port	186	ownership, or against certain cargoes or crews or	252
charging only interest at 6 per cent. p.a., such advances	187	otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or	253
shall be deducted from hire.	188	political group, or the Government of any state	254
14. Excluded Ports	189	whatsoever, which, in the reasonable judgement of the	255
The Vessel shall not be ordered to nor bound to enter:	190	Master and/or the Owners, may be dangerous or are	256
(A) any place where fever or epidemics are prevalent or	191	likely to be or to become dangerous to the Vessel, her	257
to which the Master, officers and crew by law are not	192	cargo, crew or other persons on board the Vessel.	258
bound to follow the Vessel;	193	(B) The Vessel, unless the written consent of the Owners	259
(B) any ice-bound place or any place where lights,	194	be first obtained, shall not be ordered to or required to	260
lightships, marks and buoys are or are likely to be	195	continue to or through, any port, place, area or zone	261
withdrawn by reason of ice on the Vessel's arrival or	196	(whether of land or sea), or any waterway or canal, where	262
where there is risk that ordinarily the Vessel will not be	197		



PART II

"BALTIME 1939" Uniform Time-Charter (as revised 2001)

it appears that the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be, or are likely to be, exposed to War Risks. Should the Vessel be within any such place as aforesaid, which only becomes dangerous, or is likely to be or to become dangerous, after her entry into it, she shall be at liberty to leave it.

(C) The Vessel shall not be required to load contraband cargo, or to pass through any blockade, whether such blockade be imposed on all vessels, or is imposed selectively in any way whatsoever against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever, or to proceed to an area where she shall be subject, or is likely to be subject to a belligerent's right of search and/or confiscation.

(D) (i) The Owners may effect war risks insurance in respect of the Hull and Machinery of the Vessel and their other interests (including, but not limited to, loss of earnings and detention, the crew and their Protection and Indemnity Risks), and the premiums and/or calls therefor shall be for their account.

(ii) If the Underwriters of such insurance should require payment of premiums and/or calls because, pursuant to the Charterers' orders, the Vessel is within, or is due to enter and remain within, any area or areas which are specified by such Underwriters as being subject to additional premiums because of War Risks, then such premiums and/or calls shall be reimbursed by the Charterers to the Owners at the same time as the next payment of hire is due.

(E) If the Owners become liable under the terms of employment to pay to the crew any bonus or additional wages in respect of sailing into an area which is dangerous in the manner defined by the said terms, then such bonus or additional wages shall be reimbursed to the Owners by the Charterers at the same time as the next payment of hire is due.

(F) The Vessel shall have liberty:-

(i) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery, or in any other way whatsoever, which are given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any other Government, body or group whatsoever acting with the power to compel compliance with their orders or directions;

(ii) to comply with the order, directions or recommendations of any war risks underwriters who have the authority to give the same under the terms of the war risks insurance;

(iii) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, any directives of the European Community, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;

(iv) to divert and discharge at any other port any cargo or part thereof which may render the Vessel liable to confiscation as a contraband carrier;

(v) to divert and call at any other port to change the crew or any part thereof or other persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to internment, imprisonment or other sanctions.

(G) If in accordance with their rights under the foregoing provisions of this Clause, the Owners shall refuse to proceed to the loading or discharging ports, or any one or more of them, they shall immediately inform the Charterers. No cargo shall be discharged at any alternative port without first giving the Charterers notice of the Owners' intention to do so and requesting them to nominate a safe port for such discharge. Failing such nomination by the Charterers within 48 hours of the receipt of such notice and request, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their own choice.

(H) If in compliance with any of the provisions of sub-clauses (B) to (G) of this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed a deviation, but shall be considered as due fulfilment of this Charter.

21. Cancelling

Should the Vessel not be delivered by the date indicated in Box 22, the Charterers shall have the option of cancelling. If the Vessel cannot be delivered by the cancelling date, the Charterers, if required, shall declare within 48 hours after receiving notice thereof whether they cancel or will take delivery of the Vessel.

22. Dispute Resolution

(A) This Charter shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Charter shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause.

The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator within 14 calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the 14 days specified. If the other party does not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within the 14 days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by agreement.

Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator.

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

(B) This Charter shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and any dispute arising out of or in connection with this Contract shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for the purposes of enforcing any award, judgement may be entered on an award by any court of competent jurisdiction. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.



También hay una gran cantidad de formularios estándar que se han modificado para tipos específicos de carga y / o ruta. A menudo, las condiciones estipuladas en estos formularios han evolucionado con el tiempo como resultado de la práctica estándar.

Formularios estándar de la empresa

Con respecto al mercado de los petroleros, los formularios de los contratos de fletamento están dominados por las grandes empresas petroleras, que han elaborado sus propios formularios. En los fletamentos por viaje, los ejemplos son BP-voy, STB-voy, Shellvoy, etc. En los formularios de fletamento por tiempo son como tales: BP-time, Mobil-time y Shelltime.

Otras formas estándar

A continuación se enumeran algunos otros contratos de fletamento bien conocidos que se utilizan en la práctica empresarial. En fletes de viaje:

C (mineral) 7, para envíos de mineral

Baltimore Form C (CBF), para envíos de granos desde Estados Unidos y Canadá
Charter de cereales de América del Norte (Norgrain), también aplicable a los envíos de cereales

Contratos de fletamento de travesía de Tankvessel American-Welsh (Amwelsh) para envíos de petroleros

En Fletamentos por tiempo:

New York Produce Exchange, drafted by American broker interests (NYPE 93)

Terminologías de fletamento

Flete muerto

Cuando un fletador no envía la cantidad total de carga según lo acordado en el contrato de fletamento, el flete muerto se calcula para la parte de la carga que no se ha enviado.

Fecha de cancelación

La fecha final en la que el barco debe estar listo para cargar. De lo contrario, el fletador tiene derecho a cancelar el fletamento.

Fuera de alquiler



Interrupción del alquiler en un fletamento por tiempo durante un período específico cuando el barco no puede ser operado. Esto sucede, por ejemplo, cuando hay daños en el motor, tripulación insuficiente, etc.

En rotación geográfica

Esta estipulación implica que al cargar o descargar en varios puertos en un área específica, por ejemplo, la gama Amberes-Hamburgo, los barcos deben hacer escala en estos puertos en orden geográfico para evitar desvíos y, por lo tanto, costos adicionales.

Siempre a flote de forma segura

El barco debe tener asignado un lugar de carga / descarga al que pueda llegar mientras está cargado y donde siempre pueda atracar a flote de manera segura.

Libre adentro y fuera guardado

Abreviado como f.i.o.s., esto implica que los costos de carga, descarga y estiba corren por cuenta y riesgo del expedidor / consignatario de la carga y no del armador.

Términos de línea

La carga y descarga se realiza como es habitual en el transporte marítimo de línea.

Demora

Compensación fija pagadera por el fletador al armador, si se excede el tiempo de carga o descarga acordado en el contrato de fletamento.

Despachos

Compensación pagadera por el armador al fletador si el fletador no utiliza el tiempo total acordado en el contrato de fletamento

Laydays / cancelación

El período en el que el barco debe estar listo para cargar, según lo estipulado en el contrato de fletamento. Un barco, por ejemplo, se fleta con "lay / can 10/28 de junio". El fletador no tiene la obligación de iniciar la carga antes del 10 de junio, mientras que el 28 de junio es la fecha final (fecha de cancelación) en la que el barco debe estar listo para la carga.

Lay time



El número de días que, según el contrato de fletamento, está permitido para la carga y descarga.

Lay time reversibles

Cuando los días de puerto permitidos son diferentes para la carga y descarga, esta cláusula permite calcular los días ganados o perdidos durante la carga al descargar. Los cálculos del dinero de demora y despacho solo se realizan una vez que la carga se ha cargado y descargado.

Lay time todo propósito

Si la cláusula del tiempo de reposo se refiere a un número de días como "para todos los fines", estos días se pueden utilizar tanto para la carga como para la descarga.

Costumbre del puerto

El tiempo de carga o descarga se calcula según la costumbre en ese puerto. Esta cláusula suele dar lugar a todo tipo de disputas. Cuando se acepta una cláusula de "CQD", la cláusula debe cumplir con las siguientes condiciones:

- la costumbre del puerto debe ser conocida en general
- debe ser definido
- debe ser razonable
- no puede entrar en conflicto con la ley

Otros documentos en fletamento

Conocimiento de embarque

Los conocimientos de embarque utilizados en el envío de tramp son más simplificados en contenido y ejecución que los utilizados en el envío de línea.

Solo se incluye información básica, como puerto de carga y puerto de descarga, remitente, destinatario, naturaleza y cantidad de carga. Aparte de eso, se hace referencia a las estipulaciones del contrato de fletamento. Estas estipulaciones son vinculantes. Sin embargo, también debe indicarse la fecha del contrato de fletamento.

Otros documentos

El conocimiento de embarque es un documento negociable y suele suceder que durante el viaje la carga cambia de propietario más de una vez. Por tanto, puede ocurrir que los conocimientos de embarque originales no se puedan presentar



en el momento de descargar la carga. En tales casos, se utiliza una Carta de Indemnización o, en algunos casos, una garantía (bancaria).

Al liberar envíos de piezas (por ejemplo, envíos de granos), se utilizan órdenes de entrega.

También hay otros documentos relacionados con el envío chárter, como Aviso de preparación, Declaración de hechos, Hoja de tiempo, Registro de portes y Certificado de entrega, por nombrar algunos.

Carta de indemnización

Se utiliza una "carta de indemnización" cuando no se pueden presentar los conocimientos de embarque originales. El último propietario de la carga suele entregar la LOI directamente al propietario del barco o al fletador por tiempo. El agente rara vez recibe la LOI. El agente solo permitirá que se descargue la carga una vez que se haya recibido la aprobación del propietario del barco. La LOI indemniza al capitán por entregar la carga.

La "carta de indemnización" se utiliza especialmente en los servicios de camiones cisterna.

Orden de entrega

Una "orden de entrega" es un documento, que se emite a pedido de la compañía / agente de envío, contra la entrega de un juego completo de B / L. Entonces el D / O reemplaza el B / L original. Esto significa que las condiciones mencionadas en el B / L también son aplicables al D / O. La razón por la que uno desearía recibir una D / O contra la entrega del B / L puede ser que el importador no quiera revelar el nombre del remitente, como se menciona en el B / L.

Esta información no se menciona en el D / O. Otra razón podría ser que la carga, que se transporta en un B / L, se divide y vende en lotes.

Aviso de disponibilidad

La "Noticia de alistamiento" es un aviso por escrito del capitán o en su nombre al fletador o su agente. Mediante el "aviso de disponibilidad", el capitán indica que su barco está listo para cargar / descargar. Este aviso se puede dar a cualquier hora del día o de la noche y los domingos y festivos.

El contrato de fletamento determina entre qué horas se puede aceptar este "aviso de disponibilidad" y cuándo comienza el tiempo de descanso. Una nota en



el "aviso de preparación" aceptado a menudo dice: "tiempo para contar según el contrato de fletamento relevante".

Un barco está listo para cargar o descargar cuando se cumplen las siguientes condiciones:

- El barco debe haber llegado al atracadero de carga o descarga estipulado en el contrato de fletamento "o tan cerca como pueda llegar con seguridad".
- El barco debe estar listo para cargar o descargar sin restricciones. (Las bodegas deben estar limpias y secas y en el caso de los camiones cisterna, los tanques deben estar limpios y secos)

Estado de hechos

Este documento enumera los hechos y tiempos relacionados con la llegada, salida, carga y descarga de un barco. Se compila una hoja de tiempo, basada en la "declaración de hechos".

La "declaración de hechos" contiene solo hechos. En este documento no se interpretan condiciones del contrato de fletamento, aunque se hace referencia al mismo con frecuencia. Este documento casi nunca da lugar a disputas.

La "declaración de hechos" también menciona posibles retrasos. Este documento debe estar firmado por el capitán y / o su agente así como por la parte involucrada con la carga y / o su agente. La terminal o la instalación también suelen ser co-firmas.

Hoja de tiempo

La "hoja de tiempo" es un documento en el que los hechos proporcionados en la "declaración de hechos" se interpretan en términos de las condiciones estipuladas en el contrato de fletamento. Se determina el tiempo de puesta permitido y cuándo comienza. El tiempo de puesta real utilizado se calcula hasta el minuto en un diseño detallado.

El resultado de la "hoja de tiempo" es el número de días, horas y minutos que se ha utilizado el barco, respectivamente, para la carga y / o descarga. Esta información constituye la base para calcular el "dinero de envío" o la "demora", si corresponde.

Port Log



Un "portlog" contiene toda la información sobre el tiempo total que el barco permaneció en el puerto. Aparte de esta información, como se indica en la "declaración de hechos", la cantidad de combustible a bordo a la llegada y salida, la cantidad de combustible y agua potable entregados, el número de remolcadores utilizados y el calado del barco, etc. también listado.

No se especifican los tiempos reales de carga o descarga. Esto ya se ha especificado en la "declaración de hechos" y la "hoja de tiempo".

Certificado de (re) entrega

Cuando un barco se entrega en un fletamento por tiempo, se redacta un "certificado de entrega". Este certificado está firmado por el capitán, el agente en nombre del propietario y el agente del fletador. En este documento se indica lo siguiente:

- fecha y hora de entrega
- (esto puede ser, por ejemplo, la caída del piloto externo o todos los eventos rápidos).
- la cantidad de combustible a bordo
- (generalmente medido por un inspector de búnkeres independiente)
- una posible referencia al informe de reconocimiento, compilado por una oficina independiente, describiendo el estado del barco en detalle.

Tras la devolución del barco, se redacta un "certificado de devolución" similar.

Avería General

La avería gruesa se puede describir como un acto de este tipo, en el que cualquier sacrificio o gasto extraordinario se realiza o se incurre de forma voluntaria y razonable en un momento de peligro con el fin de preservar la propiedad, p. barco y otros bienes, en peligro en la aventura común. El costo adicional de la pérdida es compartido por el armador y los propietarios de los bienes guardados.

Con Avería General hay una situación de emergencia en la que se incurre deliberadamente en gastos para preservar el barco, la carga y la tripulación. Ejemplos de gastos extraordinarios son:

- un buque encalla o tiene que hacer escala en un puerto de emergencia; se requiere asistencia de remolcador
- como precaución contra el vuelco, la carga en cubierta debe desecharse



- en un puerto de emergencia, el estibador debe incurrir en gastos adicionales para que el buque esté en condiciones de navegar nuevamente
- costos de comunicación y costos administrativos derivados de la situación de emergencia.

En caso de que durante una travesía por mar se haya producido un evento que implique grandes riesgos para el buque y la carga, el armador podrá, a iniciativa del capitán, declarar Avería General.

Ejemplos de tal evento son colisión, daños por tormenta con riesgo de vuelco, incendio o falla del motor.

Las acciones que el buque ha tomado para reducir el riesgo deben haberse completado con éxito para declarar Avería General.

Fuego



Liquidación de Avería General
Los costes incurridos, es decir, los daños, se repartirán entre las distintas partes implicadas en el transporte, a saber:

- el propietario del barco
- las partes interesadas en la carga
- los propietarios de contenedores

Antes de que se pueda distribuir el daño entre todas las partes interesadas en la carga, se deben establecer varias cosas, a saber:

- Qué gastos (extraordinarios) califican para compensación
- ¿Cuál es el valor de la embarcación, el producto del flete, los contenedores, la carga y posiblemente los búnkeres y, en consecuencia, cómo deben repartirse los gastos a prorrata?



Para una liquidación correcta y rápida, el P&I Club designa un ajustador de promedios para realizar el ajuste de promedios y liquidar el Promedio general. Un ajustador medio es un experto jurado.

El establecimiento de un promedio general a menudo implica muchas disputas legales y puede llevar muchos años. Para el procedimiento a seguir en los casos de Avería General se aplican las normas internacionales; las Reglas de York-Amberes de 1974, que fueron enmendadas en 1990. En la mayoría de las condiciones de conocimiento de embarque se hace referencia a estas Reglas.

3. Documentos adjuntos

Objetivo:

Para habilitar a sus estudiantes

☐ Conocer cuáles son los otros documentos principales que intervienen en el envío y ser capaz de explicar por qué y cuándo se utilizarán en la práctica.

El documento más importante que rige la relación entre las partes en el transporte marítimo de línea es el conocimiento de embarque, y en el envío de fletamento, el contrato de fletamento junto con el conocimiento de embarque. Pero otros documentos como el recibo del compañero, las órdenes de entrega y las notas de reserva también juegan un papel importante. Además de estos, hay documentos que pueden ser requeridos por diversas autoridades, como manifiestos de carga, facturas, declaraciones de aduanas, certificados de origen, etc.

Manifiesto

El manifiesto es elaborado por el representante local del operador de línea. Un manifiesto contiene toda la información necesaria, copiada de los B / L, completada con los fletes y donde se pagan los fletes. El manifiesto también menciona los desembolsos que el transportista debe cobrar en nombre del remitente / transportista.

Hay un manifiesto simplificado, llamado manifiesto de carga. En este documento se omite la información sobre fletes y desembolsos. El manifiesto de carga solo es utilizado con fines administrativos por aduanas, estibadores, etc.

Factura consular



Una factura consular es un documento con una declaración detallada de las mercancías, certificado por un funcionario consular del país importador y utilizado por los funcionarios de aduanas para verificar el valor, la cantidad y la naturaleza del envío enviado.

La factura consular describe las mercancías enviadas, mostrando información como el remitente, el destinatario y el valor del envío. Tiene espacios para mostrar marcas, números, pesos, valor de la mercancía, origen y una declaración de la exactitud del contenido de la factura. A menudo está en el idioma del país importador. Es posible que se requiera que esté en un formulario especial y que esté sujeto al pago de tarifas especiales.

Algunos países exigen la factura consular para facilitar las aduanas y la recaudación de impuestos. Una factura consular también tiene una copia de la factura comercial en el idioma del país, dando detalles completos de la mercancía enviada. En general, el propósito es proporcionar a la autoridad aduanera extranjera una descripción completa y detallada de las mercancías para que se pueda cobrar el derecho de importación correcto.

Factura comercial visada (vista, firmada y sellada) por el cónsul del país importador residente en el país exportador. Sirve para ejercer control sobre las importaciones y ayudar a prevenir la facturación excesiva o insuficiente.

Una factura correspondiente a un envío de bienes certificado por el cónsul del país al que se destina la mercancía. La factura es utilizada por los funcionarios de aduanas del país para verificar el valor, la cantidad y la naturaleza de la mercancía importada para determinar el arancel de importación. Además, el precio de exportación puede examinarse a la luz del precio de mercado actual en el país del exportador para asegurarse de que no se está produciendo dumping.

Fuente: <http://www.globalnegotiator.com/international-trade/dictionary/consular-invoice/>

Factura de aduanas

La factura de aduana se utiliza en algunos países importadores con fines aduaneros. La factura de aduana varía en formato, pero contiene esencialmente los mismos datos que las facturas comerciales y las listas de empaque.



La factura de aduana generalmente está disponible en las agencias de aduanas locales o en algunas empresas de transporte. Si las mercancías no entran en una categoría especial, como las mercancías peligrosas, la factura puede ser preparada por el exportador mismo o su agente. Por tanto, es un documento autocertificado.

Algunos países importadores también pueden requerir que el importador proporcione facturas de aduana completadas para el despacho de aduana.

Certificado de origen

Un Certificado de Origen (CO) es un documento que certifica el país en el que se fabrican las mercancías, es decir, el origen del envío. Es utilizado por las oficinas de aduanas para determinar los aranceles apropiados que deben imponerse a las mercancías importadas y, en ocasiones, para determinar si el envío puede ser importado legalmente.

El CO puede ser requerido debido a acuerdos de tratados establecidos entre los países, tasas arancelarias variables y trato arancelario preferencial que depende del origen del envío. Algunas naciones restringen las importaciones de ciertos países; muchos países limitan la cantidad de bienes que pueden importarse.

En ciertos casos, el CO también puede incluir información del valor de contenido regional específico, como los materiales locales y el contenido de mano de obra. El CO puede ser requerido aunque la factura comercial ya contenga la información. Las descripciones y los montos en el CO deben coincidir con los ingresados en la factura.

El certificado de origen lo prepara el expedidor o su agente.

Hay ciertos países cuyas autoridades aduaneras exigen a los exportadores que presenten un certificado de origen autenticado por una cámara de comercio en el país del exportador como requisito previo para el despacho de aduanas. Ejemplo: uno de esos países es Arabia Saudita. El gobierno de Arabia Saudita también requiere una etiqueta inamovible que muestre el país de origen pegada en el producto.

Un certificado de origen identifica el país de producción o crecimiento.



El documento es autoemitido y puede ser certificado por una organización independiente, como una cámara de comercio u oficina consular. Un exportador puede emitir un certificado de origen con productos de varios países detallados.

Un certificado de origen contiene los siguientes datos sobre el envío de un exportador:

- Nombre y dirección del exportador;
- Nombre y dirección del importador;
- Detalles de envío, incluidos los puertos y el transportista, las marcas y números de envío;
- Detalles del producto, incluido el nombre del producto, número de paquetes, país de origen, peso y medida cúbica; y
- Certificaciones que indiquen que los bienes descritos fueron enviados y consignados como se indica y son productos de los países identificados anteriormente.

En Panamá, el Certificado de Origen (CO) es emitido por el Ministerio de Comercio e Industria, a través de su dependencia Viceministerio de Comercio Exterior. <http://www.mici.gob.pa/>

El siguiente es un ejemplo de Certificado de Origen emitido en Panamá:



Exportador (nombre, dirección y país) <i>Exporter (name, address, country)</i>		CERTIFICADO DE ORIGEN CERTIFICATE OF ORIGIN	
Consignatario (nombre, dirección y país) <i>Consignee (name, address, country)</i>		 <i>Vice - Ministerio de Comercio Exterior Foreing Trade Viceministry</i>	
Medios de Transporte <i>Means of Transportation</i>		Pais de Origen <i>Country of Origin</i>	Pais de Destino <i>Destination</i>
Puerto de descarga <i>Port of arrival</i>			
Marca y número de bultos; descripción de las mercancías (nombre comercial) <i>Trademark and number of bulks; merchandise Description (trade name)</i>	Número y Fecha de las facturas <i>Number and date of invoice</i>	Peso Bruto Kg <i>Gross weight Kilograms</i>	VALOR <i>F.O.B. Value</i>
El infrascrito declara que las mercancías descritas arriba que se propone exportar el consignatario, descrito y por medios de transporte mencionados arriba, son de origen mencionado arriba. <i>The undersigned declares that the merchandise above described planned to be exported by the consignee, destination and means of a transportation a forementioned are of the above mentioned origin.</i>		Viceministerio de Comercio Exterior reconocido por las leyes de la República de Panamá después de examinar los documentos que le ha presentado el citado Embarcador, con respecto a las mercancías descritas arriba. CERTIFICA: Que de acuerdo con su leal saber y entender, esos artículos son de origen mencionado arriba. <i>The Foreing Trade Viceministry, recognized by the laws of the Republic of Panamá, after examine the documents presented by the aforementioned shipper, related to the above described merchandise. CERTIFIES: That in accordance with its faithful knowm and understanding, those articles are of the above mentioned origin.</i>	
Firma del Dueño o Agente <i>Owner's or Agent Signature</i>			
Fecha <i>Date</i>			