



EL FLETAMENTO MARITIMO
y
sus implicaciones comerciales

Conceptos basicos

EL FLETAMENTO MARITIMO

- I. Breve historia del fletamento y su situacion actual
- II. Tipo de buques
- III. Tipo de cargas
- IV. Como se contrata un buque
- V. Terminos de Fletamento Maritimo
- VI. Tipos de contrato
- VII. Ejemplo de un fletamento Maritimo (Caso practico)
- VIII. Comentarios y/o preguntas

I. HISTORIA DEL FLETAMENTO

- **SIGLO XIX:** Los dueños de buque confiaban plenamente en sus capitanes y el esquema era muy descentralizado por la falta de buenas comunicaciones
- Los mismos dueños de las cargas eran armadores ya que los buques no eran muy costosos (casco de madera)
- **SIGLO XX:** Ya los buques son de hierro/acero y se forma el POOL (grupo de inversionistas) para poder financiar y costear la compra de un barco
- Con el mejoramiento de las comunicaciones el sistema se vuelve mas centralizado

COMUNICACIONES

- A principios del siglo no existia el telex/fax y esto limitaba mucho la rapidez en los negocios
- Con la creacion del TELEX se agilizo la comunicacion y se cerraban negocios de una forma rapida
- El envio de los contratos era por correo para poderlos revisar
- Con la llegada del FAX todo se agilizo ya que de forma inmediata se recibian los formatos de contrato pero el costo de envio seguia alto
- INTERNET: reemplaza el uso del TELEX por el email y los diferentes servicios adicionales como whatsapp, skype, etc.
- La Tecnologia IP (telefono x internet) hace que comunicarse con el resto del mundo sea mas economico
- La Tecnologia x internet en los telefonos celulares permite a todos los participantes del negocio estar enterados al instante de los sucesos del negocio.

Tipos de Negocios Maritimos

1. **LINEA REGULAR:** En este negocio los buques tienen una ruta definida y mueven especialmente contenedores, hay algunos que manejan carga suelta de igual forma. Ejemplo: MAERSK, HAMBURG SUD, HAPAG LLOYD, entre muchas otras.
2. **CHARTERING :** En este negocio los buques se mueven a donde estan las cargas y van donde el cliente lo necesite. Ejemplo si se requiere mover 5000 tons de carbon de Cartagena para Callao, hay que buscar un buque en el área del caribe para tomar esta carga.

Nos concentraremos en esta modalida del negocio marítimo

CHARTERING BUSINESS O FLETAMENTO MARITIMO

II. TIPOS DE BUQUES

- GENERAL CARGO SHIP: TWEENDECKER O SINGLEDECKER
- BULK CARRIER / GRANELERO: SINGLEDECKER
- RO-RO: Viene con rampas
- CHEMICAL: tanquero
- ESPECIALIZADOS : Paper Carrier & Car Carrier
- HEAVY LIFT: Buques con gruas de mas 50 tons, empleados para carga de proyectos

III. TIPO DE CARGAS

- CARGA SECA
 - Graneles: Carbon, Azucar, Minerales
 - Sacos: Azucar, sal
 - Tuberia: acero y plastica
 - Proyecto y carga pesada
- CARGA LIQUIDA
 - Aceites vegetales: Aceite de palma, soya
 - Petroleo y sus derivados
 - Quimicos: Soda caustica, etc..

GRANEL: Azucar en Buenaventura



IV. COMO SE CONTRATA UN BUQUE

?

1. El cliente llama a su ship-broker de confianza
2. El cliente le informa los requisitos del transporte
3. Si el SHIP-BROKER tiene buque en posicion para la carga especifica, su armador envia una OFERTA FIRME
4. Si el flete esta cercano al nivel que cliente quiere pagar se comienza una negociacion formal, que es conducida por el broker
5. Se acuerda MAIN TERMS y se envia un resumen a las partes
6. Se procede a negociar el contrato de fletamento
7. Una vez acordado terminos del contrato, se emite el definitivo para firma de las partes.

Requisitos del transporte, para poder buscar el barco:

- CANTIDAD: Ej – 3000 tons bulk coal o 2500 tons BULK PALM OIL
- FACTOR ESTIBA : Ej – 43 (pies³) x ton : esto quiere decir que 1 tonelada de este carbon ocupa 43 pies cubicos de espacio. Por lo tanto hay que contratar un buque con minimo 129.000 pie³ de bodega. Esto para carga seca. Si fuera carga liquida piden la densidad que para Aceite de Palma puede ser SG (Specific Gravity) entre 0..92/0.94.
- PUERTO DE CARGUE : Ej Barranquilla 1SBSP AAAA. 1 Safe Berth Always Accesible Always Afloat
- PUERTO DESCARGUE : Ej. Santos 1SBSP AAAA
- LOAD RATE / DISCH RATE: Es la velocidad de cargue y descarge. Se puede dar como un total para todo proposito (que incluye cargue + descargue) o por separado. Ej: LOAD RATE : 1200 TONS PWWD SHINC & DISCH RATE : 750 TONS PWWD SHEX o LOAD&DISCH RATE : 4DAPS SHINC/SHEX
- TIPO DE FLETE : en base FIOS, LIFO, FILO o FULL LINER TERMS

Informacion

- FECHA DE EMBARQUE : Ejemplo LAYCAN 5-15 MAYO del 2003, quiere decir que el buque puede arribar al puerto por la carga cualquier dia entre 5 y 15 de mayo
- IMPUESTOS X CUENTA DE QUIEN: EJ: ORT for owners account, quiere decir que el Orinoco River Toll (Aprox 2 usd x ton) por cuenta del armador
- Algunas otras condiciones que el cliente considere importantes tener en cuenta : Ejemplo, que el buque sea SINGLEDECKER, RORO o PAPER CARRIER
- *Con estos terminos el SHIP-BROKER pueda buscar en el mercado el tipo de barco mas idoneo para la carga de su cliente*

V. TERMINOS FLETAMENTO MARITIMO

- CHRS / CHARTERERS: Fletador, dueño de la carga
- OWNERS / HEAD OWNERS: Armador, dueño del barco
- DISPONENT OWNER: Armador Disponente, NO es el dueño. Tiene el buque subcontratado para la operación de transporte.
- BROKER: Corredor de fletamento marítimo. Persona conocedora del negocio de fletamento de barcos, que asesora tanto al armador, como al fletador para lograr un cierre justo y conveniente entre ambas partes. Y es quien redacta los contratos
- LAYTIME/LAYDAYS: Tiempo de plancha, es el tiempo total que el buque estuvo trabajando en puerto y se utiliza para calcular las demoras o los premios a que da lugar.
- CALCULO LAYTIME: Para realizar este cálculo necesitamos el NOR+SOF, donde se indica cuando arribó el barco y qué sucedió en las operaciones del puerto y necesitamos la cláusula del Charter Party (CP), donde se indica cómo comienza a contar el tiempo. En algunos CPs, dice que tiempo comienza a contar 6 o

12 horas después de presentado/extendido el NOR, en otro CP's dice que comienza a contar al día siguiente a las 6 de la mañana o las 13 horas si el NOR es extendido antes del medio día.. esto nos va indicar el punto de partida para arrancar a correr los tiempos. Dependiendo de los términos de CP, se pueden descontar las lluvias , para lo cual se habla de WWDAYS – Weather Working Days, si esto lo incluye el CP es válido este descuento.. Adicional los tiempos perdidos por averías del barco, como gruas dañadas y otros equipos del barco y sus paradas serán descontadas. Ahora, las paradas por cuenta de la carga, como cuando la gente descansa para comidas o cambios de estibadores, falta de camiones y otros , cuentan siempre. Si buque llega y las aduanas no están listas por cuenta de cliente, todo este tiempo cuenta. Siempre abra que tener el clausulado claro del CP que aplica para el barco, para saber que se descuenta y que NO.

- **DEMURRAGE: DEMORAS:** Es el extra tiempo gastado por el barco en el puerto, que será cobrado al FLETADOR a una tasa por día – pro-rata
- **DESPATCH: PREMIOS:** En caso de que el buque gaste menos tiempo del contratado, el armador, pagaría un premio equivalente a la mitad de la demora por día o pro-rata del tiempo ahorrado. Esto siempre sujeto a que el armador haya aceptado pagar PREMIOS, ya que en muchos CPs se dice que no se pagan.

TERMINOS

- SHINC: Sunday Holiday Included: significa que dentro del tiempo de plancha se incluye Domingo y feriado
- SHEX: Sunday Holiday Excluded: significa que dentro del tiempo de plancha no se incluye Domingos y Feriados.
- SHEX UU: Unless Used. A menos de que use el tiempo en Domingos y Festivos este sera incluido.
- SHEX EIU: Even If Used. Asi se usen Domingos y Festivos, el tiempo no sera incluido.
- SATPMSHEX: Saturday PM Sunday and Holiday Excluded: Igual que SHEX, en este caso tambien se excluye el tiempo a partir del Sabado al medio dia
- ATUTC: All time used to Count: Todo el tiempo usado contara. A veces se usa SHEX UU ATUTC o SATPMSHEX ATUTC
- FRT IS DNRVAOCLONL: Freight is Deemed Not Returnable Vessel and or Cargo Lost or Not Lost – Flete se gana y no es retornable

TERMINOS

- CQD : Custom Quick Dispatch : Termino empleado cuando no se conocen claramente los ritmos de cargue y/o descargue en los puertos y los dias feriados o no trabajables, de tal manera que el buque debe trabajar y acomodarse a la costumbre del puerto. Es benefico para los fletadores, ya que les evita demoras. Ahora si por falta de camiones o de asistencia del fletador/recibidor o shipper no se puede realizar el cargue y/o el descargue, el armador podra cobrar una detencion que lo cubra por el tiempo perdido por este concepto
- MOLCHOPT: More or less Chrs option
- MOLOO : More or less Owners option
- BBB: Before Breaking Bulk – antes de comenzar la descarga
- BENDS: Both ends – Ambos puertos
- CP: Charter Party: Contrato de fletamento maritimo que firma las partes principales: FLETADOR y ARMADOR
- GENCON CP: Es el contrato mas usual para todo tipo de cargas. Algunos armadores y fletadores recomendaran contratos mas especializados dependiendo del tipo de carga a transportar y se usan entonces contratos como : SUGAR CP, COAL CP, etc.

Documentos en una transportacion:

- **NOR:** Notice of Readiness: Es el documento que se presenta a la llegada del buque a puerto y por medio del cual se da aviso de que el buque esta listo para comenzar el cargue y/o el descargue. Se utiliza su hora de anuncio para los calculos del Tiempo de Plancha en puerto.
- **SOF :** Statement of Facts: Es el Estado de hechos que redacta el agente maritimo en puerto, donde indica minuto a minuto lo acontecido en la operacion de cargue y/o descargue. En el se incluyen los intervalos de lluvia, de descanso de los estibadores y cualquier eventualidad que ocurriese durante la operacion. Al final es revisado y firmado por el Capitan del barco, los operadores portuarios y la agencia maritima, dando fe de que todas las partes estan de acuerdo y en definitiva es con el cual se presentan las reclamaciones posteriores por demoras y/o premios a que hubiere lugar.
- **BL:** Bill of Lading: Es el documento en el cual se consigna la cantidad embarcada, el nombre del embarcador/shipper, el nombre del consignatario/consignee y a quien se le debe notificar en el puerto destino. Incluye el nombre del barco, puerto de cargue, puerto descargue y la descripcion general de la mercancia y al final es firmado por el Capitan del barco o en su defecto por los agentes maritimos en representacion del armador. Este documento representa un TITULO VALOR sobre la carga a quien lo tenga.

DOCUMENTOS

- **CARGO MANIFEST:** Manifiesto de Carga, en el cual se consigna la informacion general de lo que ha sido embarcado, indicando nombre del embarcador/recibidor. No representa TITULO VALOR.
- **CARGO PLAN / STOWAGE PLAN:** Es un plano / dibujo que se hace del barco indicando cuantos toneladas van en cada bodega o compartimento del barco, con el fin de que los recibidores en destino puedan identificar como viene distribuida la carga.
- **CARTA DE INDEMNIZACION:** Documento empleado en caso que los BLS no lleguen a tiempo al puerto de descargue.

TIPOS DE FLETE

- **FIOS LSD:** Free In Out Stowed Lashed Secured Dunnaged: Cargue, descargue, estiba, aseguramiento de la carga no esta incluido en el flete. Se usa para cargas ensacadas o carga general (madera, aceros, etc..)
- **FIOST:** Free In Out Stowed Trimmed: Igual al anterior y no incluye el trimado para el caso de cargas a granel
- **FILO:** Free In Liner Out : Incluye el descargue
- **LIFO:** Liner In Free Out: Incluye el cargue
- **LINER TERMS (HOOK/HOOK):** Incluye cargue y descargue solo desde y hasta costado del barco o hasta donde llega los ganchos del barco para cargar y descargar.
- **FULL LINER TERMS:** Incluye cargue y descargue, y puede incluir hasta el traslado de la carga del costado del buque hasta zona deposito, depende de la naviera.

FLETES E INCOTERMS

- **FOB puerto:** Free On Board, Libre a Bordo, se compra el producto a bordo del buque.
- **FAS puerto:** Free Alongside: se compra el producto puesto al costado del buque.
- **FOB con FIOS o FISLO:** Cuando se compra FOB el buque deber ser fletado en base FIOS o FISLO.
- **FAS con LIFO o LINER TERMS :** Cuando se compra FAS el buque debe ser cargado por el fletador, asi que se debe fletar buque en base LIFO o LINER TERMS.
- El desconocimiento de lo anterior ocasiona graves problemas, ya que se puede cerrar buque en base FIOS y si se compro FAS, llega el buque a puerto y quien lo carga ??

MAIN TERMS

- **MAIN TERMS:** Terminos principales acordados en el Contrato de Fletamento e incluye:
 - » Owners name : Armadores-dueños del buque
 - » Chrs name : Fletadores – dueños de la carga
 - » Quantity : Cantidad y Stowage Factor
 - » Load Port: Puerto de Cargue
 - » Disch Port: Puerto descargue
 - » Load Rate:Rata de cargue:Velocidad con la que se embarca
 - » Disch Rate: Rata descargue
 - » Laydays Fechas embarque
 - » Freight Rate: Flete marítimo y sus condiciones de pago
 - » Taxes and or Dues: Tasas e impuestos a la carga, el flete y/o el buque y por cuenta de quien
 - » Demurrage a/o Despatch: Rata demoras y/o premios
 - » Las comisiones del broker o brokers involucrados
 - » Indica el tipo de contrato que se usaria: Gencon, Sugar Charter Party, Coal Charter Party, etc.

RESUMEN DE CIERRE

- **RECAP:** Resumen del negocio. Cuando las partes estan de acuerdo en los MAIN TERMS, se hace un resumen general de lo acordado y se envia a cada uno de las partes para su aprobacion, posteriormente se revisa el Contrato del fletador y si se llega a un acuerdo, se hace el RECAP FINAL incluyendo terminos acordados para el contrato de fletamento + los Main Terms.
- Posteriormente el BROKER envia a cada una de las partes un original del contrato para sus respectivas firmas.

RECLAMACION X DAÑOS A LA CARGA

- Llamar de inmediato a un inspector independiente tipo SGS o INSPECTORATE, para que realice el respectivo analisis del daño y entregue un Reporte incluyendo fotos
- Hacer que el representante del PANDI CLUB del barco se presente en el barco para que tambien verifique la magnitud del daño
- Enviar al armador y/o su PANDI CLUB copias del reporte de daño, adjuntando la reclamacion oficial con el valor total de los daños. En la mayoria de los casos el PANDI CLUB tiene su representante en cada pais. El broker del cliente debera estar pendiente de que todas las partes esten debidamente informadas sobre el tema

RECLAMACION

- **ARREGLO AMISTOSO:** Una vez todos estan enterados se puede sugerir un arreglo rapido y amistoso y no tener que esperar mas de 1 año que se podria tomar el proceso. En este tipo de arreglo el fletador hace un descuento para poder cancelar los daños al dia de HOY.
- En caso de no haber arreglo amistoso, se procede a presionar continuamente al armador y su pandi club para que agilicen los tramites de pago.

VI. TIPOS DE CONTRATO

- CARGA LIQUIDA
 - Tanker Voyage Charter Party
- CARGA SECA
 - Gencon Charter Party 94
 - Sugar Charter Party 99

Adicional existen otro tipo de contratos por productos: COAL CHARTER PARTY y por empresa en el caso de las petroleras EXXON CHARTER PARTY, etc.

VII. EJEMPLO DE UN FLETAMENTO

MARITIMO

(Caso practico)

El fletador (XX) llama a su SHIPBROKER (IB) y le comenta que tiene la sgte orden:

- 3000 tons bulk coal 10% molchopt
- Sf : 45' abt wog
- Barranquilla / Santos
- 1500 tons pwwd shex / 1000 tons pwwd shinc
- Laycan : 10-20 may 2003
- Frt ideas : 35 usd pmt fiot
- Brazilian freight tax for owners account
- Subject STEM
- Subject chrs executed CP proforma

• **EL SHIPBROKER revisa su listado de buques y ve que tiene:**

MV GLORIA – 3100 DWT / BLT 1971 SINGLEDECKER (SD) – con gruas de 5 tons abierto en RIO HAINA – REP DOMINICANA

MV NEREUS – 3500 DWT – SD – BLT 1995 - con gruas de 12 tons abierto en Cartagena

Le comunica al cliente las 2 opciones de buques, principalmente se fija en la capacidad de las gruas y en la edad, ya que el carbon a granel debe ser descargado con cucharas y mejor hacerlo con gruas de minimo 10 tons.

Por lo tanto decide escoger el NEREUS y le envia la orden a su armador por email o por fax.

• **EL ARMADOR regresa:**

FIRM OFFER FOR REPLY NYT (New York Time) April 25th / 12:00 hours

MV NEREUS as described

FOR:

- ACCOUNT XX, pls advise references for owners approval
- 3000 tons bulk coal 10% moloo

- Sf: Max 45 CBFT/MT (Cubic feet per metric ton)
- BARRANQUILLA / SANTOS
- 1GSB SP AAAA
- 1500 tons pwwd shex / 1000 tons pwwd shinc
- Laycan : 15-25 may 2003
- Freight : 39.50 usd pmt fiost payable 4 banking days after s/r BLS and BBB
- BLS marked : “ FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY “
- Demurrage : 3500 usd pd pr / fd (per day per rate / free despatch)
- Taxes on cargo and or freight including Brazilian freight tax for chrs account
- Taxes on vessel for owners account
- Owner agent bends
- Chrs subjects to be lifted 4 hours after fully fixed on MAIN TERMS
- Other as per Gencon CP 94 with logical ammendments

-El Broker se la presenta al cliente y acuerdan contraofertar asi:

Chrs accept owners last except for reply Bogota time in 1 hour:

- ACCT: XX, last voyages MV CLIPPER (Owners name) / MV ATLANTIS..
- Laycan : 15-20 may 2003

- Freight : 36 usd pmt fiost payable 6 bdays after S/R BLS
- Demurrage : 3000 usd pd pr / hd
- Chrs agents at load port / Owners agents at disch port
- Other as per chrs executed cp
- END OF COUNTER

• **El armador regresa :**

Owners accept chrs last except for reply 20 mins:

- 1500 tons pwwd shex UU
- Laycan 15-22 may
- Freight : 38.00 payable 5 bdays
- Demurrage : 3000 usd pd pr / fd
- Please fax chrs proforma to check
- END COUNTER

• **El fletador regresa :**

Chrs accept owners last except for reply 10 mins:

- Freight : 37 for fixing
- Demurrage with hd
- CP to be faxed after fixed on Main Terms
- END COUNTER

Finalmente el broker habla con el cliente y le sugiere si pueden dividir la diferencia para cerrar en 37.50 usd y cree que el armador podra aceptar pagar mitad premios, asi que le envia al owner:

Chrs A/E for immediate reply

Finally chrs agreed to split frt differential and to fix as follows:

- Freight: 37.50 usd pmt
- Demurrage with hd
- Sub terms / details chrs executed CP

Owners Accept chrs last so we are fixed on MAIN TERMS, pls send us RECAP agreed so far

EI SHIPBROKER prepara RECAP

RECAP as follows time 6:00 pm:

- ACCOUNT XX, last voyages MV CLIPPER (Owners name) / MV ATLANTIS
- 3000 tons bulk coal 10% moloo

- Sf: Max 45 CBFT/MT (Cubic feet per metric ton)
- BARRANQUILLA / SANTOS
- 1GSB SP AAAA
- 1500 tons pwwd shex UU / 1000 tons pwwd shinc
- Laycan : 15-22 may 2003
- Freight : 37.50 usd pmt fiost payable 5 banking days after s/r BLS and BBB
- BLS marked : “ FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY “
- Demurrage : 3000 usd pd pr / hd (per day per rate / half despatch)
- Taxes on cargo and or freight including Brazilian freight tax for chrs account
- Taxes on vessel for owners account
- Chrs agents at load port & Owners agents at disch port
- Chrs subjects to be lifted latest tomorrow 10:00 hrs Bogota time
- Other as per Gencon CP 94 with logical ammendments
- END OF RECAP

Faxing now chrs executed proforma for owners revision / comments

- * OWNERS ACCEPT CHRS CP AS FAXED SO WE ARE FULLY FIXED,
PLS CONFIRM CHRS SUBJECTS HAVE BEEN LIFTED
- * A las 10:00 HRS : Chrs confirm subjects have been lifted so we are fully fixed,
Thks very much for your good support.
- * *BROKER realiza contrato original para la firma de ambas partes*