

1

Cartagena, Noviembre 19 de 1984

Doctor
GUILLERMO BAENA PIANETA

Jefe del Depto de Investigaciones Jurídicas
Facultad de Derecho y Ciencias Políticas.

Universidad de Cartagena.

La Ciudad.-

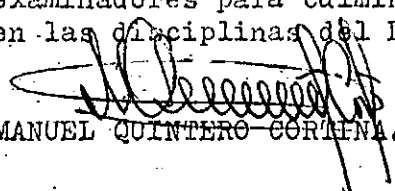
Distinguido Doctor:

Me permito presentar a consideración la Monografía intitulada :
"DEL TRANSPORTE MARITIMO", Tesis con la cual aspiro a obtener -
el título de ABOGADO.

El tema escogido para elaborar el estudio de investigación ju-
rídica, conforme los Reglamentos de la Facultad de Derecho y --
Ciencias Políticas, corresponde a una de mis disciplinas, pues-
como usted sabe, soy Militar de profesión, adscrito a la Fuerza
de la ARMADA NACIONAL, A.R.C.BOLIVAR.

Con las bases jurídicas recibidas de mis distinguidos Profeso-
res en el ALMA MATER, y complementadas con los cursillos reali-
zados sobre la materia en la ARMADA NACIONAL, he pretendido pre-
sentar un tema nuevo en cuanto a Monografías de graduandos se-
refiere, pero sin la pretención de innovar tesis alguna sobre -
el particular. Solamente plasmo mis inquietudes, recogidas de-
la experiencia como hombre de MAR y la lectura de documentos -
sobre el particular.

Muchas gracias por leerme y espero obtener el beneplácito de mis
examinadores para culminar con éxito mis estudios universitarios
en las disciplinas del Derecho.


MANUEL QUINTERO CORTINA.

./.

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS
=====

RECTOR : DOCTOR LUIS H. ARRAUTT ESQUIVEL

SECRETARIO: DOCTOR CARLOS MEDIVIL C.

DECANO : DOCTOR FABIO MORON DIAZ.

SECRETARIO: DOCTOR PEDRO MACIA HERRERA.

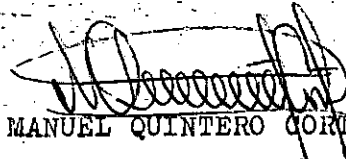
PRESIDENTE DE TESIS:

DOCTORA GLADYS BARRIOS VILLA

PRIMER EXAMINADOR:

SEGUNDO EXAMINADOR:

ALUMNO:


MANUEL QUINTERO CORTINA

1984

T
387
Q7

SCIB
3



SCIB
00018595

" DEL TRANSPORTE MARITIMO "

=====

Tesis de Grado-presentada por

MANUEL QUINTERO CORTINA

1984

46992

" LA FACULTAD NO APRUEBA NI DESAPRUEBA
LOS CONCEPTOS EMITIDOS EN ESTA TESIS.
ELLOS DEBEN CONSIDERARSE COMO PROPIOS
DEL AUTOR"

(Reglamento de la Facultad)



" D E D I C A T O R I A "
=====

A mi abnegada MADRE, sin cuyos consejos no hubiese sido posible -
celebrar este gran día.

A mis HERMANOS, por acompañarme permanentemente en el esfuerzo rea-
lizado para permanecer en la Institución ARMADA DE COLOMBIA, y a-
la vez en los Claustros Universitarios.

A mi ESPOSA, SIXTA TULIA, quien compartiera conmigo tantas noches
de insomnio durante mis cinco largos años de estudios Universita-
rios, siempre brindándome el apoyo para no echar pie atrás.

A mis HIJOS: MANUEL y DIANA PAOLA, como herencia de lo que es la
constancia y el sacrificio.

A mis SUEGROS: PEDRO Y SIXTA, por su apoyo constante.

A mis FAMILIARES todos, pues cada uno puso su granito de arena pa-
ra esta, mi gran empresa.

A mis COMPAÑEROS de Aula universitaria.

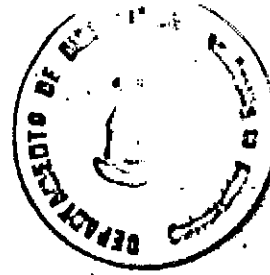
A mis PROFESORES.

A la UNIVERSIDAD DE CARTAGENA y por sobre todo, a la ARMADA NACIO -
NAL.

A todos ellos, gracias, muchas gracias.

./.





" C O N T E N I D O "
=====

<u>INTRODUCCION</u>	PAG.
I. EMPRESAS DE TRANSPORTE MARITIMO	1
-Definición	
-Agencias Navieras	
-Empresas Navieras	
-Armador	
II. DEL TRANSPORTE MARITIMO	5
-Transporte Marítimo Internacional	
-Definición	
-Clases de Servicios, Condiciones y Características	
-Transporte de Cabotaje	
-Definición	
-Clases de Servicio, Condiciones y Características	
-Procedimientos de asignación de rutas.	
-Internacional	
-De Cabotaje	
-Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías.	
III. REGLAS DE LA HAYA	14
-Antecedentes	
-Contenido	
-Conclusiones	
IV. ACUERDOS DE TRANSPORTE MARITIMO	17
-Comentario General	
-Asociación entre Armadores	
-Requisitos para Autorizar una Asociación	
-Asociación Temporal	
-Conferencias Marítimas	
-Administración de las Conferencias	
-Definición	
-Clasificación	
-Conferencias de Reglamentación Propia	
-Conferencias de Reglamentación Pública	
-Ventajas del Sistema de Conferencias.	
-Desventajas del Sistema de Conferencias.	



V. FLETES

- Definición
- Fletes Marítimos
- Composición del Flete
- Tarifa
- Recargos
- Descuentos
- Elementos que inciden en la Determinación de las Tarifas
- Cotización de las Tarifas de Fletes
- Clasificación de Tarifas
- Incidencia Económica de los Fletes Marítimos

VI. SISTEMAS DE SERVICIOS DE TRANSPORTES MARITIMO 28

- Servicios de Linea Regular
- Nacionales
- Extranjeras
- Servicios para Carga a Granel
- Gastos de Viaje-Gastos Fijos
- Ventajas y Desventajas del Sistema de Linea Regular.
- Ventajas
- Desventajas
- Ventajas y Desventajas del Sistema sin ruta Fija
- Ventajas
- Desventajas

VII. ARRENDAMIENTO Y FLETAMENTO DE NAVES 34

- Definición de Arrendamiento
- Definición de Fletamento
- Fletamento por tiempo
- Fletamento por Viaje
- Condiciones para autorizar el Arrendamiento y Fletamento de una nave. Capacidad del Porcentaje que se puede Fletar.
- El subfletamento
- Obligaciones de las partes
- Estadías y sobreestadías
- Carga incompleta
- Contrato de Fletamento
- Procedimiento para Aprobar un Contrato de Fletamento

VIII. LEY DE RESERVA DE CARGA	PAG.	40
-Decretos de Reserva de Carga		
IX. CARGAS Y DOCUMENTOS		48
-Carga General		
-Carga a Granel		
-Flota Granelera Colombiana y su papel en el transporte de carga a granel de importación y exportación Colombiana.		
X. CONDICIONES DE UN TRANSPORTE		52
-Gastos en el pais de origen		
-Gastos derivados del Transporte Marítimo		
-Gastos en el Pais de Destino		
-C.I.F.(Costos, Seguro y Flete)		
-C.I.F & E.		
-C.&.F		
-F.A.S(LIBRE AL COSTO DEL BUQUE)		
-F.O.B(LIBRE A BORDO)		
-Conocimiento de Embarque		
-Contenido del Conocimiento de Embarque-		
-Póliza de Fletamento		
-Contenido de las pólizas		
-Manifiesto de Aduana		
-Manifiesto de Exportación		
-Manifiesto de Importación		
-Licencia de Importación		
-Régimen de Licencia Global		
-Régimen de Licencia Previa		
XI., DECRETO LEY 2349 DE 1971		61
-Titulo Primero		
-Objetivo, Estructura y Funciones		
-Segunda Parte		
-Transporte Marítimo		
-Tercera Parte		
-Concesiones		
CONCLUSIONES		72
BIBLIOGRAFIA		75





" I N T O D U C C I O N "

=====

El transporte en cualquier forma hace comercio en pequeñas y grandes cantidades dentro de un país y fuera de él, existiendo aún mayor capacidad y rapidez de uno a otro, por ejemplo el Transporte Aéreo de mercancías, ha tomado gran importancia en el movimiento comercial moderno en donde la variedad y las características de los productos del comercio mundial, demandan un transporte rápido que permita comercializar las mercancías antes de su perecibilidad, que permita asegurar la disponibilidad inmediata de las mercancías.

La importancia del transporte en el comercio exterior de un país es de tal magnitud que de él depende la existencia de relaciones comerciales entre las naciones. Si no existieran servicios de transporte sería imposible el despacho de las mercancías de un país a otro y las transacciones entre ellos serían deficientes.

A grandes rasgos, el transporte marítimo ocupa el primer lugar en el transporte de mercancías de exportación y de importación, una razón de los costos y de la disponibilidad de espacio.

En esta pequeña monografía, hemos querido, en términos generales, contemplar aspectos relacionados con el transporte marítimo internacional, transporte marítimo en Colombia, mencionando las empresas navieras, las rutas que sirven y la capacidad de bodega que poseen.

Hacemos también, un ligero comentario a nuestra legislación marítima-aduanera.

Sin pretender sentar tesis ni conceptos nuevos, nos hemos limitado a hacer un esbozo del TRANSPORTE MARITIMO, como hombre de disciplina

del mar, ya que pertenecemos a la MARINA COLOMBIANA, en donde -
hemos transcurrido por más de 19 años, conocimientos marinos que
ahora estamos profundizando con las disciplinas del DERECHO.

Presentamos, pues este trabajo de TESIS, para cumplir con el re-
quesito exigido por el Reglamento de nuestra Facultad, como pream
bulo para obtener el título de ABOGADO, confiados en que nuesrtos
examinadores sabrán apreciar el esfuerzo realizado para contribuir
con nuestros humildes conceptos en la presentación de un tema nue-
vo en los trabajos investigativos de los graduandos.

MANUEL QUINTERO CORTINA.

Cartagena, Noviembre de 1984





I. " EMPRESAS DE TRANSPORTE MARITIMO "

Definición

Son empresas, sociedades de responsabilidad limitada, comanditarias etc., creadas con un capital nacional o con participación extranjera cuya finalidad es el transporte de mercancías por mar, o transporte de pasajeros. Algunas de las empresas de transporte marítimo adquieren una especialización con el fin de mantener un servicio eficaz, regular y continuo de cargas, tales como general, granel líquida- sólida o gaseosa, y refrigerada o de portacontenedores entre determinados puertos del mundo conservando siempre una misma línea de conducta, pudiendo efectuar cualquier transporte siempre y cuando se disponga de medios adecuados para ello.

Una empresa de transporte marítimo que se cree con cualquiera de los objetivos ya mencionados, deberá tener a su servicio buques para cumplir con los itinerarios que le otorgue la respectiva autoridad.

En nuestro país, para efectos de constituir una empresa de transporte marítimo, se debe atender a lo dispuesto en las normas establecidas por el Gobierno Nacional, tales como el Decreto Extraordinario 2349 de 1971 y el Decreto 177 de 1973, los cuales fijan las pautas a seguir con el fin de evitar el desarrollo económico de esfuerzos.

Agencias Navieras

Las Agencias Navieras son representantes de las compañías de transporte marítimo que se entienden con la contratación y pago de fletes y los demás efectos pertinentes al transporte marítimo de las mercancías.

Las más importantes agencias navieras colombianas, cumplen diferentes funciones con el fin de lograr los objetivos de su creación y las normas que regulan esta actividad, la que es más conocida como agencia marítima.

Nuestro Código de Comercio en su Libro Quinto, Título III, define al Agente Marítimo como la persona que representa en tierra al armador para todos los efectos relacionados con la nave y le determina sus funciones y obligaciones.

A nivel nacional nuestras principales Agencias navieras son :

- EDUARDO GERLEIN Y CIA.
- ROLDAN Y COMPAÑIA LTDA.
- NAVEMAR LTDA.
- ADUANERA COLOMBIANA LTDA.
- COMPAÑIA INTERNACIONAL "COMAR".
- ANIBAL OCHOA Y CIA.
- SERVICIOS MARTTIMOS LTDA. "SEMAR".



Empresas Navieras

Esta compleja actividad aunque nuestro país posee una vasta zona marítima, es desarrollada actualmente por unas cuantas empresas, tales como - FLOTA MERCANTE GRANCOLOMBIANA S.S., principal empresa marítima Colombiana; Líneas Agromar Ltda, Transportadora Colombiana de Graneles S.A. "GRANELCO"; Marítimas Internacionales Ltda, Compañía de Navegación S.A. "DORMAR", Marítimas Eslait, Marítimas San Andrés, Interoceánica Ltda, Transpetrol y Líneas Marítimas J.M.V., Sin embargo los inversionistas colombianos, dada la importancia del transporte marítimo tanto nacional como internacional, han decidido constituir sociedades con el fin de lograr un fomento a la Marina Mercante y lograr que Colombia se incluya como potencia suramericana ya que su tonelaje actual sobrepasa las 400.000 toneladas para cubrir escasamente un 50% del tonelaje que demandan las importa



ciones y exportaciones de los usuarios.

Con base en lo anterior, las empresas navieras colombianas decidieron efectuar asociaciones y convenios con el fin de que la bandera extranjera participe con su tonelaje disponible en nuestro transporte marítimo. Estas asociaciones deben ser aprobadas por los gobiernos de las dos banderas con el objeto de que exista reciprocidad de servicios.

En este momento las únicas empresas que se encuentran asociadas a otras banderas y que disponen por lo tanto de un mayor tonelaje y mejor servicio son la Flota Mercante Grancolombiana S.A. y Líneas Agromar Ltda. Para el cubrimiento de todas sus rutas especialmente Europa para la Flota Mercante Grancolombiana y Suramérica para Agromar.

Como se puede dar cuenta solo existen asociaciones entre empresas colombianas y empresas extranjeras, sin embargo ahora se está tratando de que dos empresas colombianas se asocien entre sí para la prestación de un servicio conjunto, lo cual desarrollará una positiva actuación ante el fomento y el desarrollo de nuestra Marina Mercante Nacional.

Armador

La definición más completa de armador la encontramos en el Código de Comercio, la cual dice: "Llámase armador la persona natural o jurídica que, sea o no, propietario de la nave, la apareja, pertrecha y expide a su propio nombre y por su cuenta y riesgo percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan."

Tal como la definición lo establece, la responsabilidad de la persona que se refute como tal, puesto que responde ante la autoridad marítima por todos los hechos de la nave y su tripulación.

H

El mismo estatuto jurídico mencionado, define con exactitud, las atribuciones, obligaciones, excepciones especiales a la responsabilidad, límite de la misma en ciertas obligaciones y las cosas en que no tiene lugar la limitación de responsabilidad del armador.

En Colombia los armadores son todas aquellas empresas marítimas que mencionamos en el numeral denominado Empresas Navieras, siendo la principal la Flota Mercante Grancolombiana S.A.

./.





costa atlántica como en la pacífica, utilizando para ello naves de capacidad y condición favorable que sirven para transportar las -- mercancías de comercio dentro de nuestro propio territorio.

PROCEDIMIENTOS DE ASIGNACION DE RUTAS

Se entiende por ruta de transporte marítimo, aquella autorizada por la Dirección General Marítima y Portuaria para servir un tráfico entre un puerto y otro ya sea nacional o extranjero en forma regular, eficaz y continua.

La Marina Mercante Colombiana, siempre velando por el desarrollo de las empresas navieras a través de una corta y sencilla disposición, que hace parte del estatuto orgánico de la misma institución ha dispuesto los siguientes procedimientos para la concesión de rutas tanto internacionales como de cabotaje.

-Internacional

Para solicitar una ruta internacional debe acreditarse:

- Que se haya efectuado por el solicitante la declaración de armador ante una Capitanía de Puerto Colombiana.
- Que se demuestre poseer naves de bandera colombiana aptas para el servicio que se pretende.
- Que se especifique el tipo de servicio a cumplir, itinerarios probables, número de toques por puerto, buques con los cuales se va a prestar el servicio, posibles asociaciones demostradas ante cartas de intención y demás documentos que exija la reglamentación.

La Dirección General Marítima y Portuaria estudiará la solicitud del interesado, si lo considera necesario exigirá documentos adicionales y si éste tráfico está servido por otro armador nacional ordenará la publicación en periódico de amplia circulación en el país du-



rante un (1) mes mínimo por tres ocasiones, de la solicitud referida y del tráfico que se pretende cumplir.

Si se presentara oposición por otro armador colombiano que tenga el mismo servicio, la Dimar, la estudiará, para determinar si el armador solicitante puede compartir el tráfico, siempre teniendo en cuenta el fomento de la Marina Mercante y el servicio adecuado que debe prestarse a los usuarios.

La ruta asignada en ningún caso constituirá un monopolio para el armador que la utiliza y siempre que el servicio compartido mejore las condiciones de eficiencia de la ruta, Dimar, la otorgará al nuevo armador.

Las rutas se otorgan inicialmente por un plazo de dos (2) años, prorrogables si al término de los mismos, Dimar ha constatado la eficiencia del servicio del armador. De lo contrario no deberá prorrogar el plazo de la ruta mencionada. Esto sin perjuicio de que Dimar cancele una ruta antes del plazo fijado en su expedición si ha determinado que el servicio no se ha cumplido en la forma indicada por el armador al presentar la solicitud y obtener la autorización por parte de Dimar.

En todo evento, el armador debe comprometerse a enviar informes periódicos a Dimar sobre el cumplimiento de sus itinerarios los cuales deben ser publicados con una antelación no menor de un mes a su cumplimiento, Las Capitanías de Puerto ejercerán vigilancia sobre el cumplimiento de los tráficos autorizados por la Dimar.

La Dirección General Marítima y Portuaria "DIMAR", podrá en cualquier tiempo modificar la ruta asignada a solicitud del armador o de oficio, si se considera que el tráfico no está siendo servido en la forma indicada por el armador o que las condiciones del mismo han cambiado sustancialmente durante el cumplimiento del servicio autorizado.



17

Es requisito indispensable que el objeto social de la empresa solicitante manifieste expresamente esta petición para así dar cumplimiento a lo estipulado en el Código de Comercio, al igual que esté debidamente constituida y registrada ante la autoridad competente.

Además de la respectiva solicitud la empresa interesada deberá detallar a continuación la relación de puertos extranjeros y colombianos, desde y hacia los puertos sobre los cuales pretende prestar el servicio y la clase de carga a transportar, indicando las frecuencias de arribo, anexando además una estadística general sobre los transportes efectuados por las diferentes empresas colombianas y extranjeras.

Con base en lo anterior la Autoridad Marítima somete la solicitud a un riguroso estudio, como se dijo antes, con el fin de tomar la decisión de aceptación o no de la petición, en caso positivo se ordena la publicación en el periódico, para que las empresas nacionales que sientan lesionados sus derechos ya obtenidos presenten dentro del término fijado la oposición correspondiente y poder así determinarse con exactitud si la petición puede considerarse favorable, siempre y cuando los organismos de Comercio Exterior den su concepto favorable para su otorgamiento con el derecho de que se aplique el Sello de Reserva de Carga.

No sobra advertir que para el otorgamiento de rutas internacionales, las empresas navieras deben disponer de naves matriculadas en Colombia, debidamente adecuadas y en número suficiente para cubrir de manera regular, eficaz y continua el servicio desde y hacia los puertos otorgados, sin que esto signifique que es de manera exclusiva puesto que se trata de evitar derroches económicos por dispersión de esfuerzos u otro fenómeno especialmente el monopolio.

-De Cabotaje:

Mucho más sencillo que el anterior, puesto como se dijo

18

anteriormente el servicio se presta únicamente con buques de bande ra colombiana sobre las cuales se lleva un estricto y exacto con trol. Los armadores o propietarios solo deben llevar la solicitud correspondiente anexando los documentos relativos al estado de na- vegabilidad de su embarcación, al igual que relacionar los puertos a servir sobre el particular. Las Capitanías de Puerto que depen- den directamente de la Autoridad Marítima Nacional, cumplen una -- función muy importante, cual es, velar por el cumplimiento de los- servicios y el estado de operabilidad de la nave, tratando siempre de que la carga, la tripulación y la nave lleguen a su destino sin sufrir ningún contratiempo, a no ser en un caso fortuito.

En las rutas de cabotaje, el solicitante debe tener muy en cuenta- lo siguiente:

- El solicitante de una ruta de cabotaje debe acreditar su condi- ción de armador, los tipos de buques o naves con las cuales pres- tará el servicio, las condiciones de las mismas y las frecuencias, así mismo demostrar a la Dirección General Marítima y Portuaria, - DIMAR, el valor de los fletes a exigir por la prestación del servi- cio vigentes por un término no menor de noventa (90) días.
- La vigencia de la autorización de una ruta de cabotaje es de un - (1) año prorrogable si el servicio ha sido prestado de acuerdo a la solicitud del interesado.
- Las rutas de cabotaje pueden ser compartidas por dos o más armado- res colombianos. Las obligaciones del cumplimiento del servicio - y de los informes periódicos que deben rendir a la Dirección Gene- ral Marítima y Portuaria, al igual que las funciones de vigilan- cia de las Capitanías de Puerto, así como su control mismo serán- las mismas que las existentes para el transporte marítimo interna- cional.

Las rutas de transporte de cabotaje al igual que las rutas de -- transporte internacional, son autorizadas por la Dirección General Marítima y Portuaria, mediante resolución, firmadas a su vez por el Director General de dicho organismo.

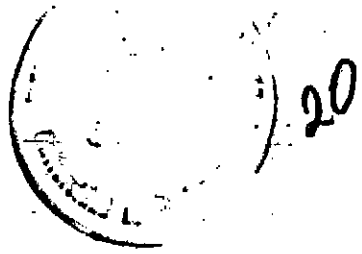
CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MARITIMO DE MER-
CANCIAS.

A pesar de la entrada en vigor de las Reglas de la Haya que solucio- *Drigo*
nó en parte las diferencias entre cargadores y armadores unos y o-
tros no quedaron completamente satisfechos y se persistió en la i-
dea de modificarlas.

Para este efecto se realizaron varias reuniones internacionales co-
mo la de RIJKA de 1959 y de ESTOCOLMO en 1963 las cuales finaliza-
ron con la redacción de un protocolo modificadorio que se denomina
"PROTOCOLO DE BURSELAS DE 1968", en este protocolo se plantearon mo-
dificaciones como la siguiente:

- Ampliar los plazos para presentar y resolver reclamaciones.
- Elevar el límite económico de la responsabilidad
- Tipo de cambio aplicable a las indemnizaciones
- Aplicación de las Reglas de la Haya a todos los conocimientos de embarque.
- Que las declaraciones hechas en el conocimiento de embarque sobre las mercancías debían considerarse como presunción de prueba.

La INCTAD cuya comisión de Transporte marítimo constituyó un grupo -
de trabajo internacional para que realizara estudios de reglamenta-
ción internacional del transporte marítimo, determinó que era neces-
ario realizar modificaciones al contenido de las reglas de la Haya y-
concretar las responsabilidades del armador y del cargador teniendo
en cuenta las exigencias y prácticas del transporte marítimo.



La Comisión de las Naciones Unidas sobre el Derecho Mercantil internacional inició en 1973 su período de sesiones, terminando así en Marzo de 1977 con el denominado "CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS" conocido también como "REGLAS DE HAMBURGO".

Entre los aspectos más consignados en el convenio podemos citar los siguientes:

1. Aumenta el número de definiciones y las acomoda a la realidad actual del transporte marítimo.
2. Determina cuando comienza y finaliza la responsabilidad del armador respecto a las cargas cuyo transporte se le han encomendado.
3. Determina la responsabilidad del cargador y sus empleados.
4. Establece términos concretos y prudentiales para ejercitar reclamaciones y acciones relacionadas con pérdidas o averías de la mercancía.
5. Introduce el principio de que la carga de la prueba corre a cargo del armador o del porteador.
6. Establece límites de responsabilidad y lo relaciona con los derechos especiales de giro (DEG) del Fondo Monetario Internacional.
7. Incluye normas sobre el transporte de carga sobre cubierta.
8. Establece los datos que debe contener el Conocimiento de Embarque.
9. Contempla normas para evitar conflictos entre convenios aplicables.
10. Introduce normas sobre avería gruesa.
11. Reduce las exoneraciones del armador teniendo en cuenta los adelantos técnicos alcanzados por la navegación, las comunicaciones, la construcción naval y las facilidades portuarias.
12. Contempla la responsabilidad del armador por "demora" en la entrega de las mercancías.



III.

"REGLAS DE LA HAYA"

=====

Antecedentes

Del análisis histórico de la forma en que se realizaban los contratos de transporte marítimo hasta 1924 se puede deducir en términos generales, que en su concentración predominaba la voluntad de los armadores quienes al paso del tiempo y especialmente con la implantación de la navegación a vapor y con ella el establecimiento de grandes empresas navieras y de las Cías. de seguros marítimos, fueron introduciendo una serie de cláusulas de exoneración que prácticamente los eximían de responsabilidad en caso de averías o pérdidas de las mercancías, situación que obliga a los cargadores a exigir de sus gobiernos la expedición de leyes que les brindara mayor protección y de las cuales son especialmente importantes la LEY HARTER de los Estados Unidos de 1924, seguida de la ley NEOZELANDESA sobre transporte marítimo y gentes de mar de 1908 y la ley CANDIENSE del transporte por vías navegables de 1910, éstas leyes trataron de fijar en principio las responsabilidades del armador, de establecerles ciertas exoneraciones debidas a riesgos de contaminación y hacer distinción entre las faltas resultantes de la navegación y la administración del buque y las faltas relacionadas con el cuidado y custodia de los cargamentos. Naturalmente estas manifestaciones unilaterales de los gobiernos, especialmente de aquellos de los países cargadores, alarmaron a los países navieros, quienes veían restringido, según ellos, el principio de la libertad de contratación y principalmente las ventajas que de él derivaran sus empresas navieras, por lo cual resolvieron concentrarse en la elaboración de un conocimiento de embarque de carácter internacional cuyas normas fueran orientadas por ellos y en las cuales se considerarían disposiciones mínimas sobre la responsabilidad del naviero. Para --



22

tal efecto se celebraron conferencias internacionales patrocinadas por la ASOCIACION DE DERECHO INTERNACIONAL (ILA) y por el COMITE MARITIMO INTERNACIONAL (CMI) las cuales culminaron en la redacción celebrada en la Haya en 1921 que se conocen como "REGLAS DE LA HAYA" las cuales fueron modificadas en Londres en 1922 y finalmente ratificadas nuevamente en la Haya en 1924 para que entran en vigor en 1931, como en efecto sucedió.

Contenido

Las Reglas de la Haya constan de 17 artículos cuyo contenido puede resumirse en la siguiente forma:

Art. 1o. Establece definiciones sobre porteadro, contrato de transporte, mercancía, buque y transporte de mercancía.

Art. 2o. Determina que en los contratos de transporte de mercancías por mar debe darse aplicación a las normas indicadas en el convenio.

Art. 3o. Determina las responsabilidades del porteador o armador, contempla la expedición del conocimiento de embarque y los datos que en el deben consignarse, así como algunas disposiciones sobre daños, pérdidas y entrega de mercancías.

Art. 4o. Establece las exoneraciones sobre responsabilidad del armador en lo relacionado con avería y pérdida de mercancías tales como fuerza mayor, acto de Dios, culpa náutica, huelgas, salvamento de vidas, vicios ocultos de la mercancía, etc. Fija montos de responsabilidad por bulto o unidad a quien corresponde la carga de la prueba en las reclamaciones por pérdida o avería de la mercancía.

Art. 5.6.7 y 8. Se refiere a facultar al armador para aumentar sus responsabilidades de mutuo acuerdo con el cargador.

pero no a disminuirlas contractualmente así como para insertar en el conocimiento disposiciones legales sobre averías gruesa.

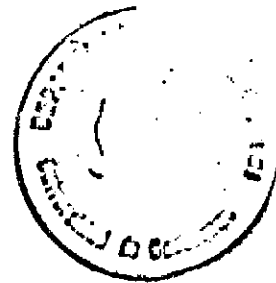
Art. 9o. Establece normas sobre unidades manetarias para el pago - de reclamaciones.

Art. 10o. Se refiere al ámbito geográfico de aplicación de convenio.

Art. 11, 12, 13, 14, 15, y 16. Determina disposiciones sobre depósito, entrada en vigor o denuncia del convenio y la facultad que tienen las partes contratantes para proponer reuniones que busquen mejorar el contenido del convenio.

Conclusiones:

1. Las Reglas de la Haya no se idearon como un Código cabal y un -- complemento del transporte marítimo de mercancías, sino para tratar de unificar determinadas normas existentes relativas a los conocimientos de embarque.
2. Su efecto más importante consiste en que a partir de su entrada en vigor el naviero ya no pudo exonerarse contractualmente de determinadas responsabilidades aunque se les reconocen ciertos derechos y recursos concretos.
3. Las Reglas de la Haya se basan en el principio de la responsabilidad del armador atenuada mediante un sistema de inmunidades y limitaciones obligatorias.
4. El Convenio estatuye las obligaciones mínimas del armador, sus exoneraciones máximas y el límite de su responsabilidad.
5. La carga de la prueba corre por cuenta del cargador.



IV. " ACUERDOS DE TRANSPORTE MARITIMO "
=====

Comentario General

Dentro de las muchas modalidades para la prestación de los servicios de transporte marítimo, existe la denominada Asociación entre Armadores. Es quizás la más importante debido a las responsabilidades por las cuales debe responder cada uno por cuanto cada empresa requiere la suya, con miras a mejorar el sistema de transporte, teniendo en cuenta los siguientes aspectos:

- A. Necesidades y problemas especiales de los países con respecto a las actividades marítimas que sirven su comercio exterior.
- B. El objetivo de facilitar la expansión ordenada del comercio marítimo mundial.
- C. Promover el desarrollo de servicios marítimos regulares y eficaces que permitan atender las necesidades del tráfico.
- D. Garantizar un equilibrio entre los intereses de los proveedores de los servicios de transporte marítimo y los intereses de los usuarios de tales servicios.

Asociación entre Armadores

Como ya se dijo y siempre persiguiendo los mismos fines, las diferentes empresas nacionales y de terceros países convienen en desarrollar una asociación para prestar servicios de transporte marítimo internacional, entre, desde y hacia los puertos asignados a cada una de ellas, con reciprocidad de intereses económicos y de servicios para el comercio marítimo exterior de cada país.

Dentro del convenio de asociación existe la posibilidad de que dos o más armadores nacionales se asocien entre sí para la prestación -

25



unificada de los puertos y rutas que cada cual posee.

Al asociarse no solo se deben tener en cuenta los aspectos señalados en el comentario general, sino también y especialmente, las tarifas a cobrar por los servicios. Este punto es tal vez el más importante dentro de un convenio de asociación, puesto que incide no solo en los usuarios, transportadores, comerciantes etc., sino que también influye en el costo nacional en lo que se refiere a la oferta y la demanda, para lo cual se debe recurrir a simplificaciones e inspecciones regulares, primero por las tarifas y segundo por el transporte de mercancías; las tarifas no han de ser ambiguas. Se conviene que muchas tarifas son de difícil comprensión dentro de las establecidas por las conferencias y que ocasionalmente pueden surgir dudas razonables en lo tocante a que la descripción de mercancías haya que aplicar. Se está así mismo de acuerdo en que esta ambigüedad deriva en buena parte de la proliferación de descripciones de mercancías consiguientemente a las peticiones de los usuarios de cotizaciones de fletes que reflejan las peculiaridades de sus mercancías específicas.

Como se nota en estos escasos comentarios, no es fácil realizar un contrato de asociación, puesto que son muchos los intereses puestos en juego y muchas las discusiones a soportar antes de firmarse el documento respectivo y fijar el término de vigencia del mismo.

Requisitos para Autorizar una Asociación

Cumplido ya el trámite documental entre los armadores se procede a la presentación de éstos ante las autoridades marítimas de sus respectivos países, con el fin de que sea aprobada antes de su puesta en vigencia.

Sin la aceptación de cada uno de los países, esta no puede atenderse ni siquiera de manera provisional, por cuanto al ser rechazada -

no se atenderán las peticiones de la bandera asociada ni tampoco gozarán de los privilegios otorgados a la compañía nacional.

Asociación Temporal

Como su nombre lo indica "temporal", se constituye con autorización de la autoridad marítima con el fin de verificar las garantías que una y otra empresa pueden brindar y obtener antes de suscribir un contrato de asociación que los comprometerá a una prestación de servicios por uno o más años, pudiendo caducarse con aviso a las autoridades marítimas, civiles y administrativas para que no concedan los privilegios de la bandera,

Conferencias Marítimas:

Las conferencias marítimas tienen su origen en la época en que los buques de vela fueron reemplazados por buques a vapor lo cual trajo como consecuencia la aparición de numerosas empresas navieras que saturaron la oferta de servicios de transporte marítimo con la consiguiente secuela de "Guerra de Fletes" que si bien favorecía a los usuarios comenzó por destruir en corto tiempo las compañías de navegación.

Para evitar la Guerra de Fletes y asegurar su supervivencia las empresas navieras resolvieron agruparse para racionalizar sus servicios y de común acuerdo presentar un frente unido a la competencia.

La primera conferencia de armadores se constituyó en 1875 y en la actualidad más de 350 conferencias sirven las rutas marítimas mundiales.

En el siglo pasado y aún en los comienzos del actual se consideró que el sistema de conferencias era apropiado para el desarrollo del comercio internacional puesto que garantizaba los servicios y ofre-

cía fletes estables y favorables, sin embargo en los últimos años se ha considerado un sistema monopolista que afecta desfavorablemente la economía de los países, especialmente en vía de desarrollo, y que bien merece encausarlo dentro de una reglamentación internacional que normalice su práctica y permita la intervención de los gobiernos en beneficio de los intereses nacionales.

Administración de las Conferencias

Las conferencias son eventos internacionales sin personería jurídica, que disponen de un Presidente y una Secretaría que se encargan por lo general de su administración y suelen constituir varios comités, intergados por las compañías filiales, que se ocupan de cuestiones concretas, facilitan la adopción de decisiones y velan porque las compañías afiliadas se atengan a lo dispuesto en el acuerdo constitutivo de la conferencia.

- Definición.- Las conferencias marítimas son agrupaciones de compañías navieras que operan determinadas rutas con acuerdos básicos para aplicar fletes uniformes, racionalizar servicios, repartirse la carga y los ingresos y eliminar la competencia de otras empresas ajenas a la agrupación.

- Clasificación.- De acuerdo al sistema anterior se clasifican en :

- Conferencias de Reglamentación Propia: en la cual los acuerdos constitutivos de las conferencias de reglamentación propia se consideran documentos confidenciales, no obstante, las características principales de estas conferencias pueden deducirse de las prácticas que ellas siguen.

- Conferencias de Reglamentación Pública: en las cuales sus acuerdos constitutivos se inscriben, conforme a lo dispuesto por la Ley en el registro de un organismo oficial y suelen ser asequibles al público.

Ventajas del Sistema de Conferencias:

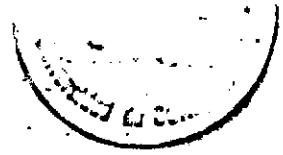
- Mantiene servicios regulares, eficientes y continuos en un tráfico determinado.
- Ofrece fletes relativamente estables.
- Los buques utilizados generalmente se mantienen en óptimas condiciones de funcionamiento.

Desventajas del Sistema de Conferencias:

Especialmente las de reglamentación propia.

Siguiendo los estudios realizados por la UNCTAD, de las desventajas de las conferencias, se pueden reunir como sigue:

- Las conferencias generalmente se muestran reacias a admitir nuevos miembros, lo cual afecta el ingreso de las empresas navieras de todos los países cuyas rutas sirven.
- Cuando se admiten nuevas compañías se les asignan bajos porcentajes de participación en el tráfico y de cargas a movilizar.
- Cuando una compañía afiliada transporta más de una cuota que se les asigne es sometida a severas sanciones económicas.
- Con frecuencia utilizan prácticas abusivas para mantener la fidelidad de los clientes lo cual perjudica a las empresas navieras no afiliadas.
- Los acuerdos de conferencias se mantienen secretos a pesar de tratar aumentos de gran importancia para los gobiernos, los usuarios y los consumidores.
- Los acuerdos de conferencias que regulan los acuerdos y servicios no son iguales para todos los países lo cual causa confusión a los gobiernos y a los usuarios.



- Los acuerdos de lealtad no son uniformes ni están reglamentados - por lo cual pueden constituirse en prácticas abusivas.
- Muchas conferencias no publican sus tarifas y reglas conexas lo - cual perjudica a los usuarios quienes requieren información oportuna sobre fletes para planificar sus importaciones y exportaciones.
- No existe formalmente establecido, un sistema apropiado de consultas entre las conferencias y los usuarios.
- No hay consultas cuando se decide cambiar los fletes.

./.



V.

" F L E T E S "

Definición

Flete es el precio que se paga por el transporte de una mercancía de un origen a un destino.

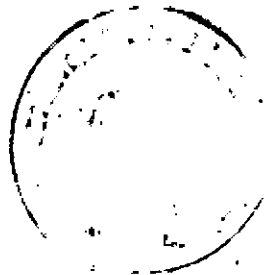
Fletes Marítimos:

Es el costo total del transporte marítimo de una mercancía, de un puerto a otro, dentro de las condiciones de transporte dispuestas en el Conocimiento de Embarque y las regulaciones y niveles de tarifas establecidas por la Conferencias Marítimas.

En general el concepto del flete significa el costo del transporte, cualesquiera que sea el medio que se utilice; sin embargo, en el transporte marítimo existen varios mercados de fletes, entre los más importantes están los que se hacen en los buques de línea regular y los buques Tramps.

Cuando un producto se transporta en buques de línea, el flete se determina sobre la base de una tonelada métrica, una tonelada de peso o al valor de la mercancía (Tarifa Ad-Valorem), aunque la distancia recorrida, el tiempo de viaje y otros factores se tienen en cuenta para fijar el flete.

Cuando se trata de transportar en un buque tramps o fletado. existe un complejo conjunto de arreglos que varían según el grado de permanencia, fletamento por viaje (fletamento en el mercado libre) fletamento a corto plazo, fletamento a largo plazo y fletamentos contractuales a largo plazo. Si se trata de fletamento a largo plazo, éste flete es sencillamente el precio que se cobra por transportar cierta cantidad de carga a una tarifa determinada, durante



un período.

El contrato de transporte realizado entre las partes y sujeto a las condiciones que se establezcan y donde se determina la forma de pago del flete, se denomina "Conocimiento de Embarque" o -- "Bill of Landing" (B/L).

Para comprender el mecanismo de los fletes marítimos, es importante el análisis de pesas y medidas que estipulan o exigen las conferencias marítimas. En el transporte marítimo el concepto básico es la tonelada, que no solo significa peso sino también volumen; para los navieros una tonelada está dada en kilogramos o en metros cúbicos, los fletes marítimos se liquidan de acuerdo a dos sistemas de medición; el sistema métrico decimal y el sistema inglés, en el primero la unidad de peso es el kilo y la de la volumen es el metro cúbico, en la segunda la unidad de peso es la libra y la de volumen son los pies cúbicos.

Composición del flete:

Para un análisis práctico del flete marítimo es importante distinguir este término del concepto de "Tarifa de Flete", la cual se refiere al costo básico para el transporte de un producto, mientras que el flete es el resultado de una serie de operaciones como son las liquidaciones de tarifa básica, los recargos a que haya lugar y los descuentos establecidos.

En consecuencia el flete marítimo se compone de Tarifa, Recargos, y descuentos.

-TARIFA

Es el precio fijado para cada producto en cada trayecto, o sea, el



el costo real más la utilidad que cobra el naviero para transportar la mercancía.

-RECARGOS

Los recargos de fletes pueden ser de diferente índole, según las circunstancias de costos a que estén sometidas las líneas navieras, los más comunes son:

Recargos derivados de las características propias de la carga, recargos portuarios, recargos gubernamentales, recargos por ajuste, recargos de combustible y otros.

-DESCUENTOS

Los descuentos son bonificaciones o rebajas que establecen las conferencias, para incentivar la "fidelidad" de los usuarios a los buques de conferencia, los descuentos pueden ser de varias clases: Descuentos por fidelidad o lealtad, rebajas por unificación de cargas, rebajas a productos y proyectos especiales etc.

Elementos que inciden en la Determinación de las Tarifas

La determinación de las tarifas de fletes representa un procedimiento técnico complicado y serios estudios económicos de costos.

Son muchos los factores que entran en el juego del establecimiento de las tarifas que pueden afectar esa tarifa de fletes para una determinada mercancía. Ellos son por ejemplo:

El peso de la mercancía a transportar, la distancia de puerto a puerto, la actividad comercial que tenga el puerto de descargue de la mercancía, la naturaleza de la carga, y otros. En ocasiones, algunas mercancías soportan fuertes competencias por parte de productos similares procedentes de otras fuentes, las conferencias deben tener en cuenta esas circunstancias, a fin de evitar que -

sus tarifas coloque a sus clientes al margen de la competencia.

En fin, son muchos los factores que influyen en la determinación o ajuste de los fletes, los cuales son difícilmente calculables matemáticamente por producto, debido a que el negocio naviero para carga general opera con base en promedio de costos portuarios, de navegación etc. Solo con muchos años de experiencia en la materia, se podría llegar a conocerlos todos, con el fin de balancear los unos con los otros, para obtener cifras equitativas tanto para los embarcadores como para las Compañías navieras.

Cotización de las Tarifas de Fletes

El transporte marítimo lo podemos descomponer en cinco partes:

- Cargue de las mercancías. (Traslada las mercancías a bordo).
- Operación de estiba (Coloca y ordena las mercancías dentro del buque)
- El transporte en sí. (trasladar las mercancías de un puerto a otro)
- La desestiba. (Operación contraria a la estiba).
- El descargue. (llevar la mercancía de abordó del buque al muelle en el puerto de destino).

Es indispensable tener un concepto claro de estas operaciones para poder saber, cuales cubre el flete marítimo en cada caso y hasta donde va la responsabilidad del naviero, del embarcador, del consignatario o de las autoridades portuarias.

Las cinco (5) formas de cotización para el transporte marítimo, son: Liner Terms o línea regular, línea de estiba y desestiba, la modalidad de FIOST, libre de gastos de estiba; que las ampliaremos en otro capítulo.

-CLASIFICACION DE TARIFAS

Las tarifas se clasifican dentro de tres (3) partes:

- Tarifa de Productos.- Es la que se establece sobre los productos principales que se movilizan en el comercio y pueden considerarse como una tarifa individual.
- Tarifa de Clase.- Es aquella en donde se clasifica un grupo de productos de la misma clase y tienen una misma tarifa, puede ser clasificada por la posición arancelaria.
- Tarifa Abierta.- Es aquella en donde los transportadores particulares de una conferencia, con el permiso de la misma, pueden establecer precio a determinado producto.

INCIDENCIA ECONOMICA DE LOS FLETES MARTIMOS

Los fletes marítimos; tanto por su nivel como por las políticas mismas de los navieros es un costo que no solamente afecta al comercio exterior mismo, sino que tiene sus repercusiones en las posibilidades de comercialización externa de los países en desarrollo, en el precio de las materias primas o de los productos terminados de importación por consiguiente en el nivel del costo de la vida.

El término "incidencia" se refiere a la persona que soporta los costos en una transacción comercial. La parte que paga el transporte no es necesariamente la que soporta los costos. La parte que paga se estipula formalmente en un acuerdo entre el comprador y el vendedor, la persona que soporta los costos de transporte, es decir, aquella en que inciden los costos, depende de la elasticidad de la oferta y la demanda, que es la relación entre el cambio proporcional de la cantidad demandada u ofrecida y un cambio proporcional del precio.

VI. " SISTEMAS DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARITIMO "

=====

Las necesidades del comercio internacional en lo relacionado al transporte de cargas por mar prácticamente y en términos generales han generado la implantación de los sistemas o modalidades de servicios.

Servicios de Linea Regular:

El sistema de linea regular presenta las siguientes características:

- Es un servicio abierto a cualquier embarcador o usuario.
- Opera en rutas fijas.
- Sigue itinerarios bajo frecuencias regulares
- Ofrece servicios continuos.
- Normalmente se rige por los acuerdos de las conferencias marítimas, especialmente en lo relacionado a fletes.
- Principalmente transporta carga general o fraccionada aunque en ocasiones transporta cargas a granel y cargas unitarizadas.
- Generalmente utiliza buques de clásico tipo carguero es decir, con varias bodegas cubiertas y entre puentes aunque últimamente utiliza buques de tipo celular para la movilización exclusiva de contenedores.
- El sistema exige la utilización de agentes o representantes en los diferentes puertos que conforman las rutas.
- El sistema de linea regular no solamente presta servicios para los usuarios nacionales sino también para los usuarios de los países cuyos puertos forman parte de las rutas.
- Normalmente los fletes son relativamente estables por períodos más o menos prolongados, están tabulados en listados especiales y sus fluctuaciones se avisan con alguna antelación.

- Normalmente dentro de la tarifa de fletes se incluyen los costos del cargue y descargue.
- Los armadores o empresas navieras que prestan servicio regular - tienen sedes conocidas y una organización especializada y de fácil acceso a los usuarios.
- Las empresas involucradas en el sistema regular dispone de un apreciable número de buques para servicios y rutas.
- En el sistema regular todos los riesgos y los costos fijos y de viaje corren por cuenta del armador.

Las principales empresas navieras que prestan el servicio regular - en Colombia son las siguientes:

Nacionales:

- Flota Mercante Grancolombiana S.A.
- Linea Agromar Ltda
- Marítimas Esleit Ltda.
- Marítimas Internacionales Ltda.

Extranjeras:

- Real Holandesa de Vapores
- Happag L'loys.
- Delta Steamship Line
- Kawasaki Kiser Kaisha Ltda.
- Compañía Kiser Kaisha Ltda.
- Compañía Trasatlántica Española
- Compañía Anónima Venezolana de Navegación.
- Frenschline.
- Japan Line.

Servicios para Carga a Granel:

El sistema de carga a granel o sin ruta fija, presenta las siguientes

tes características:

-Normalmente se presta con buques "TRAMP" es decir con buques sin ruta fija que está disponible en el Mercado Internacional de fletamento por ser utilizados por un usuario en particular.

-Los buques para este servicio se consiguen por intermedio de corredores de contratos de fletamento de naves "BROKERS" localizadas en los principales puertos del mundo.

-Los buques se contratan mediante fletamento por tiempo o por viaje.

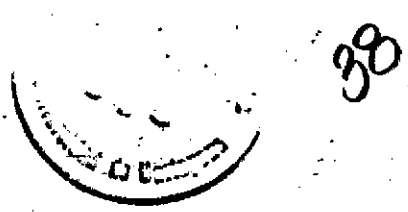
En el fletamento por viaje el armador se compromete a proporcionar un buque para el transporte de determinadas mercancías en uno o varios viajes entre ciertos puertos.

El fletador por su parte no solamente entrega y recibe la carga sino que participa directamente y en algunas formas de la empresa marítima que tiene por ejemplo que asumir la responsabilidad de los retrasos en los puertos de cargue y descargue y en ocasiones asume riesgos por las dificultades que impiden que el buque realice el viaje estipulado en el contrato.

En el fletamento por viaje el armador o fletante sufraga todos los costos fijos y los costos por viaje que demande el buque.

Los costos de cargue y descargue según se convenga.

En el fletamento por tiempo el armador se compromete a poner el buque a disposición del fletador por cierto tiempo, conviniéndose, en que, durante este tiempo el fletador podrá emplear libremente el buque por cuenta propia, cargarlo con las mercancías que desee con sujeción a los límites o restricciones que indique el contrato. El fletador se encarga de la función comercial y el armador de la función náutica.



El freltador por tiempo en general sufraga los gastos de viajes y el armador los gastos fijos:

GASTOS DE VIAJE

- Combustible
- Derechos Portuarios
- Carga y Descarga
- Limpieza de Bodegas
- Material de Estiba
- Lastre
- Agua

GASTOS FIJOS

- Salarios
- Provisiones
- Mantenimiento
- Suministros
- Lubricantes
- Agua
- Seguros

-El sistema sin ruta fija generalmente se utiliza para el transporte de cargas a granel líquidas o sólidas, cargas refrigeradas to - das en forma masiva.

-Los fletes dependen en gran parte de la oferta, la demanda y la - localización de los buques con respecto a los puertos de cargue.

-El sistema no está contralado por conferencias marítimas.

-Los fletes generalmente son más bajos que en el sistema regular.

-En su mayoría los buques que utiliza el sistema sin ruta fija per - tenencen a las denominadas banderas de conveniencia.

Colombia emplea el sistema de Carga a grane o sin ruta fija para - el transporte de sus cargas a granel basado en la utilización de - buques de bandera extranjera y solamente dispone de una pequeña - compañía con un solo buque de mediana capacidad.

VENTAJAS Y DESVENTAJAS DEL SISTEMA DE LINEA REGULAR;

Ventajas

- Facilita el intercambio comercial y contribuye a la apertura y -



- mantenimiento de los mercados.
- Normalmente los sirven empresas organizadas y responsables.
- Dispone de buques confiables y modernos.
- Los itinerarios y frecuencias regulares ayudan a los importadores y exportadores a cumplir sus compromisos.
- Las tripulaciones son idóneas y seleccionadas.
- Ofrecen fletes estables por períodos más o menos prolongados lo cual facilita las negociaciones comerciales.

Desventajas

- Los fletes son más altos.
- Con frecuencia se constituyen en monopolios inconvenientes.
- Como las empresas se organizan en conferencias marítimas en ocasiones adoptan posiciones que afectan la economía de los países.
- Como consecuencia del cumplimiento de los itinerarios las cargas sufren demoras apreciables motivadas por la congestión en los puertos.
- Regulan los fletes y aplican recargos a su propia conveniencia y sin participación de otros sectores interesados por ejemplo los usuarios y los gobiernos.

VENTAJAS Y DESVENTAJAS DEL SISTEMA SIN RUTA FIJA

Ventajas

- Fletes más bajos
- Permite más amplitud para seleccionar los buques que mejor convengan a las necesidades de los usuarios.
- Servicios más rápidos.
- Facilita el transporte de carga masiva
- El usuario dispone de todas las facilidades para negociar y obtener

-ner ventajas.

- El usuario puede encargarse del descargue de los buques suminis
- trando equipos y personal por cuenta propia obteniendo mayor rápi
- dez en tal operación.

Desventajas:

- El buque generalmente se consigue por intermedio de corredores -
- lo cual dificulta lograr el pago de reclamaciones por pérdida o-
- avería de la carga.
- No siempre los buques cumplen las especificaciones técnicas con
- tratadas.
- La frecuencia en el mantenimiento de los buques es deficiente.
- La tripulación no es seleccionada.
- En ocasiones cuando existe demanda de los buques para un deter
- minado sector se dificulta la consecución para otros.

./.



VII. "ARRENDAMIENTO Y FLETAMENTO DE NAVES"

Definición de Arrendamiento

El arrendamiento de una nave se crea o constituye cuando una de las partes se obliga a entregar a la otra, a cambio de un precio, el uso y el goce de una nave, por tiempo determinado, mediante un contrato el cual se probará por escrito, salvo que se trate de embarcaciones menores.

Quando se toma en arriendo una nave, el arrendador de ésta no puede subarrendarla sin autorización previa del arrendador.

Definición de Fletamento

El fletamento de un buque, es un contrato por el cual el armador se obliga, a cambio de una prestación, a cumplir con una nave determinada uno o más viajes preestablecidos, o los viajes que dentro del plazo convenido ordene el fletador (persona que toma la nave a su servicio), en las condiciones que el contrato establezca.

Existen varias clases de fletamento, y en cada una de ellas se establecen normas fundamentales diferentes:

-Fletamento por tiempo: Es el lapso en el cual opera y tiene validez el fletamento, cuyo contrato no establece la cantidad de viajes a realizar, este tipo de fletamento puede ser por días, meses o años. El fletador por tiempo como consecuencia de su participación en la explotación del buque, se hace cargo de los gastos que hacen una relación directa con los diversos viajes que realice el buque.- En el contrato de fletamento por tiempo, se autoriza al fletador durante el tiempo estipulado, a realizar, como se dijo antes, los --

viajes que dese y a cargarlo con las mercancías que dese, con sujeción a los límites o restricciones que se indiquen en el contrato, este Derecho de dirección se consigna en la llamada "Cláusula de Utilización" la cual suele disponer que el Capitán estará a las ordenes de los fletadores en cuanto a la utilización, agencia u otros cometidos, así pues el fletador por tiempo tiene una importante participación en la explotación del buque y que quizás se pueda afirmar en términos generales que el fletador se encarga de toda la función comercial, mientras que el armador ha de cuidar básicamente la función náutica.

-Fletamento por Viaje: Es aquel en donde se hace el contrato de fletamento por un (1) sólo viaje, es decir, el contrato tiene validez para un cargue y un descargue de una determinada mercancía.

En el fletamento por viaje es cierto que la tarea del fletador no se limita a entregar y recibir la carga, sino que además participa directamente y en diversas formas en la empresa marítima. Por ejemplo, según las reglas relativas al tiempo de plancha y las demoras, asume la responsabilidad por los retrasos en los puertos de carga y descarga; además algunas veces se compromete a realizar estas operaciones, también asume los riesgos por las dificultades y obstáculos que impiden que el buque realice el viaje estipulado en el contrato, sin embargo, la explotación propiamente dicha del buque no es de su incumbencia, el armador se encarga de todos los aspectos importantes de la misma.

Condiciones para autorizar el Arrendamiento y Fletamento de una Nave.- Capacidad del Porcentaje que se puede Fletar.

El fletamento y arrendamiento de una nave se rige por lo establecido en los Titulos X y XI del Código de Comercio Colombiano.

-Corresponde a la Autoridad autorizar los contratos de fletamento y arrendamiento. Para tal efecto se establece en primer término, - que los contratos sometidos a su autorización estén libres de reserva de carga o correspondan a una armador que se encuentre beneficiado con la reserva de carga, dentro de su ruta respectiva. -- Los contratos deben contener las normas mínimas previstas en el Código de Comercio.

-Todo armador colombiano puede mantener un arrendamiento o fletamento, previa autorización de la autoridad marítima un tonelaje equivalente al 100% del tonelaje del peso muerto de su propiedad en naves de bandera colombiana, Si se trata de arrendar o fletar naves de bandera extranjera, el tonelaje permitido para el arrendamiento o fletamento es del 50% del peso muerto de su propiedad. Podrá el armador colombiano tener simultáneamente naves de bandera colombiana, y naves de bandera extranjera en arrendamiento o fletamento, pero en ningún caso el tonelaje de peso muerto representado por estas últimas excederá el 50% del tonelaje de peso muerto de propiedad del armador, Los buques fletados o arrendados con el cumplimiento de las disposiciones anteriores, obtendrán el beneficio de la reserva de carga que le corresponda al armador.

-Por razones de siniestro que implique pérdida de la nave de su propiedad o reparaciones mayores, puede la Dirección General Marítima y Portuaria autorizar el fletamento o arrendamiento en un tonelaje superior al indicado, por un plazo no mayor de tres (3) meses.

-Cuando en los casos previstos en los numerales anteriores, se produzca durante el viaje avería gruesa la contribución de la carga será por los dos tercios del valor de lo no cargado además de-



la que no corresponde, en su caso, a lo cargado.

-El fletador antes del vencimiento de la estadía, tiene derecho a resolver el contrato pagado, sino mediante estipulación contraria, del flete bruto y en su caso, los gastos de descarga y las cobrestadías. Si el fletamento es por viaje redondo, debe pagar la mitad del flete de ida.

-El Subfletamento, Salvo autorización expresa por escrito del fletante, el fletador no puede ceder total o parcialmente el contrato. Pero en caso de fletamento total y a falta de prohibición expresa en el contrato, puede subfletar a uno o más subfletadores su responsabilidad contractua.

-Obligaciones de las partes.- El fletante está obligado a hacer saber por escrito al fletador que el buque se encuentra en condiciones de recibir o entregar la carga. El fletador debe efectuar la carga o descarga en el plazo de estadías estipuladas en la póliza de fletamento.

-Estadías y Sobrestadías.- A falta de estipulación expresa en la póliza de fletamento, las estadías no comprenden sino las días de trabajo, los usos del puerto determinan su duración y el momento a partir del cual deben computarse, así como la duración, monto, época y forma de pago de las cobrestadías.

-Carga incompleta.- Cuando el fletador solo embarque durante las estadías una parte de la carga vencido el plazo respectivo y el de las sobrestadías y salvo convenio expresado en la póliza de fletamento, el fletante tiene la opción de proceder a la descarga por cuenta del fletador, exigiendo el pago en la mitad del flete bruto, o emprender el viaje con la carga que tenga a bordo y reclamar el flete integro en el puerto de destino con los demás gastos mencionados en el numeral anterior.

Contrato de Fletamento (CHARTIER PARTY)

La forma en que a de cumplirse el contrato de arrendamiento o fletamento de una nave se consigna en documentos que pueden elaborarse libremente o seguir los lineamientos de formularios especiales redactados por organismos especializados o por empresas de gran experiencia en la materia. Estos formularios se denominan Pólizas de tipo - de Fletamento, en inglés "Charter Party".

El contrato de fletamento, es el contrato de arrendamiento en todo o en parte, de un buque cualquiera para el transporte de mercancías.

En el contrato de fletamento deben ir especificados los siguientes - datos:

- Fecha de iniciación
- Fecha de término
- Nombre del Fletante.(quien arrienda la nave)
- Nombre del Fletador(Propietario de la nave)
- Nombre del buque donde se va a transportar la mercancía
- Puerto de origen
- Puerto de destino
- Clase de carga
- Cantidad de carga
- Valor del flete



El contrato de fletamento está dividido en partes y a él vienen -- cláusulas anexas. Generalmente lo diligencia un corredor de fletamento debidamente autorizado por la Dirección General Marítima y-Portuaria y con licencia expedida por la misma.

El contrato para ser aporbado por DIMAR, debe ir indispensablemente firmado por el fletante y el fletador y en caso de que tenga co rredor, por el Corredor.

Los contratos de Fletamento los aprueba únicamente la Dirección - General Marítima y Portuaria.

Procedimiento para Aprobar un Contrato de Fletamento

Para autorizar un contrato de fletamento, si el transporte no se - ha realizado con un armador nacional se procede de la siguiente -- forma:

- Presentar comunicación de los armadores nacionales que tengan - asignado el puerto de origen de la carga, indicando que no están en capacidad de prestar el servicio. (Waivers).
- Presentar el contrato en original y dos copias como mínimo debidamente firmados.
- Presentar adjunta el contrato, copia de la licencia de importación a la cual ya se le haya levantado el sello de reserva de - carga y el respectivo conocimiento de embarque.

./.





47

VIII. " LEY DE RESERVA DE CARGA"

=====

La Ley de Reserva de Carga es el porcentaje de exportación o importación establecido por el Gobierno, el cual debe transportar obligatoriamente un buque de bandera nacional para fomentar el desarrollo y crecimiento de la Marina Mercante del país.

En Colombia la reserva de carga se aplica sobre el 50% de cada importación

La aplicación de reserva de carga debe realizarse dentro de la máxima racionalidad posible, teniendo en cuenta las ventajas competitivas de cada sector de la economía, las oportunidades de desarrollar industria de exportación generadora de divisas y la competitividad de los productos en los mercados internacionales de acuerdo a la situación determinada del transporte marítimo.

La mala aplicación de una Ley de Reserva de Carga puede traer grandes inconvenientes como por ejemplo:

- Inhibición de comercio internacional.
- Efectos negativos en la Balanza de Pagos.
- Desestimula a importadores.

En Colombia la reserva de carga para las cargas de productos al granel no es mayor del 50%. Es costumbre en Colombia en asimilar el concepto de "rutas" al transporte de productos al granel, lo cual es totalmente erróneo, ya que solamente cubren rutas determinadas - los buques dedicados a cargas de transporte a granel.

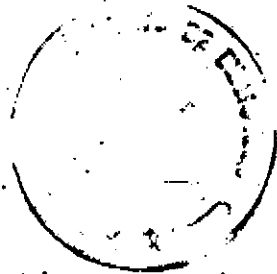
No es posible asimilar para el transporte de carga a granel el concepto de eficaz, regular y continuo en una ruta determinada, por lo tanto existen preferencias de bandera para cargas de importación y exportación entre puertos determinados.



El logro más útil para un transportador o naviero es la obtención de la reserva de carga para los puertos sobre los cuales se le ha otorgado su ruta. La reserva de carga se identifica por un sello instituido por el Decreto Reglamentario 1208 de 1969, el cual establece que por lo menos el 50% de las cargas de importación y de exportación deben transportarse en buques de bandera colombiana o asociada, al igual que faculta al Incomez para que en cada registro se coloque un sello donde se mencione que las mercancías amparadas por ese registro deben transportarse en buques de bandera colombiana. Este sello debe colocarse siempre que el puerto de procedencia de las mercancías haya sido otorgado con anterior a una o unas determinadas empresas nacionales. Su finalidad es la protección de nuestra bandera y su importancia es por cuanto el Consul Colombiano del país de despacho no visará la documentación respectiva y por lo tanto no podrán nacionalizarse las mercancías en el país de destino.

La imposición del Sello de Reserva de Carga no es discrecional -- por cuanto la entidad encargada de hacerlo dispone de todas las disposiciones administrativas mediante las cuales se ha otorgado la ruta a la empresa naviera y solo podrá levantarse mediante una comunicación de ésta, más conocida como WAIVER, en la cual se manifiesta que por la época del embarque no existía buque de su propiedad o afiliado a ella, en posición para cargue de esa mercancía, que no disponía de la bodega requerida o que se compruebe que la empresa naviera colombiana exige un pago demasiado alto de flete por tonelada o metro cúbico de carga.

Para una mejor información y dar paso a una mejor comprensión, expongo a continuación un ejemplo: Un importador colombiano necesita para su empresa un vehículo que no existe en el país y por lo tanto decide comprarlo en el puerto de Miami para lo cual tramita



49

ante el Incomex una licencia de importación donde indica que el -- puerto de destino es Cartagena, lógicamente al ser aprobado su registro, este tiene estampado el sello de reserva de carga, ante és to se debe dirigir a una de las empresas colombianas autorizadas -- para el cubrimiento de esa ruta, encontrándose disparidad entre -- las fechas en que el importador necesita su vehículo y la disponibilidad de la transportadora, pero considera que no es muy distante y decide informar a sus embarcadores en Miami que deben efectuar el embarque en buque de bandera colombiana o asociada para lo cual debe ponerse en contacto con la agencia respectiva. Cumplido ésto se recibe la mercancía y entra a zona franca para su nacionalización y posterior uso.

Contrario a lo anterior o sin que el importador medie en la operación de sus embarcadores llega la mercancía a su destino, entra a zona franca pero no puede nacionalizarse, ante lo cual y vista una posible violación de la Ley de Reserva de Carga, la Aduana Nacional exige al importador la presentación de una carta de liberación que expide la Capitanía de Puerto del lugar.

Ante una situación como ésta la Capitanía de Puerto del lugar, inicia de oficio o a petición de la parte interesada una investigación -- ción por la presunta infracción a la ley de Reserva de Carga, llamando al infractor a que libre los descargos correspondientes y ad junte con destino al proceso los documentos relativos a la importación tales como el registro de importación, el conocimiento de -- embarque y la certificación del flete pagado el cual debe coincidir con el conocimiento de embarque.

Sin embargo y mientras se impulsa el proceso y si el importador está interesado en la liberación de su mercancía debe constituir una -- garantía bancaria o póliza de seguros a favor de la Nación por el -- valor total del flete pagado, para garantizar el pago de la multa --

que en caso de ser declarado culpable imponga la autoridad marítima debiéndose cancelar su valor ante la Administración de Hacienda Nacional.

Haciendo un análisis de las pruebas aportadas al proceso, la Capitanía de Puerto exonera o declara culpable al presunto infractor, para lo cual dispone de un margen que oscila entre el 1 y el 100% del valor del felete pagado, teniendo en cuenta los atenuantes o agravantes.

Este proceso culmina en una segunda instancia que se cumple ante la autoridad marítima nacional.

Para todo lo tratado en este capítulo, la autoridad marítima dispone de una serie de normas jurídicas y que fijan pautas y procedimientos a seguir y establece las cuantías mínimas y máximas para la imposición de multas, las que se describen así:

- Decreto 994 de 1966
- Decreto Reglamentario 1208 de 1969
- Decreto Extraordinario 2349 de 1971
- Decreto 943 Bis de 1973

Por el año del último Decreto se denota que a pesar de que son normas básicas, marco y bien estatuidas no están actualizadas y acorde con los requerimientos que demandan el fortalecimiento continuo que está adquiriendo cada día nuestra Marina Mercante Nacional.

DECRETOS DE RESERVA DE CARGA

Con el fin de proteger y estimular el desarrollo de la Marina Mercante Colombiana, para lo cual se estimó necesario asegurarle una adecuada participación en el transporte de la carga de importación y exportación del país, se dictó el Decreto 994 de 1966 cuyo artículo lo.



dice:

"Autorízase al Gobierno para que periódicamente, teniendo en cuenta la conveniencia de fomentar la Marina Mercante Nacional y la Flota Auxiliar de la Armada Nacional y su estado de desarrollo, fije el porcentaje de carga de importación reservada a los buques de bandera colombiana."

El 21 de julio de 1969 el Gobierno dictó el Decreto 1208 mediante el cual se reglamenta el artículo 10. del Decreto 994 de 1966, el cual en términos generales establece:

1. Reservar para los buques de bandera colombiana el transporte de por lo menos el 50% de la carga a granel, carga líquida y carga refrigerada de importación y exportación.
2. Las cargas reservadas se podrán incluir en los acuerdos de transporte que se celebren entre los armadores colombianos con empresas marítimas extranjeras, con el fin de ampliar, entregar o racionalizar los servicios y reducir sus costos.

Posteriormente el Decreto Ley 2349 de 1971, orgánico de la Dirección General Marítima y Portuaria, estableció las siguientes normas:

Artículo 83.- Parágrafo: Para los efectos de la Ley de Reserva de Carga los buques arrendados o fletados (por armadores colombianos), recibirán el tratamiento de naves de bandera colombiana.

Sobre las normas de Reserva de Carga se han estimado los siguientes conceptos:

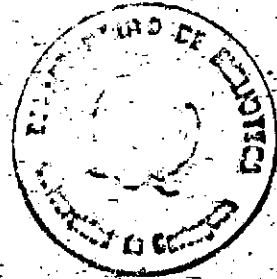
1. Que las normas reglamentarias son ambiguas y no establecen pro-

cedimientos adecuados para su aplicación y levantamiento.

2.-Que no se le ha dictado la reglamentación que determina el párrafo del artículo 85.

3.-Que la reglamentación no contempla causales de exoneración para casos especiales como por ejemplo: cuando el armador no pueda prestar los servicios, cuando se requieran los transportes especializados, cuando no se cumplan itinerarios etc.

/.



IX. " CARGAS Y DOCUMENTOS "

=====

Carga General

Durante muchos siglos las naciones marítimas comerciaron entre sí importando y exportando grandes cantidades de mercancías por mar, en barcos especialmente equipados para el transporte de carga. En muchas naciones la exportación de mercancías desempeña un gran papel en su supervivencia económica. En los barcos de carga ha habido algunos de formas extraordinarias, los cuales a lo largo de los tiempos van desde los primitivos del Mediterráneo hasta los rápidos Clippers que daban la vuelta al mundo en el siglo XX. Al llegar el vapor la gracia y belleza de las líneas fueron sacrificadas en favor de casos pesados que dan mayores garantías al transporte. Por tal motivo y ante la diversificación de cargas tanto los constructores como los transportadores se han decidido por establecer sistemas que logran ser más operables en el transporte y para el efecto se han constituido naves especializadas para el transporte de carga general, la que consiste en diferentes clases de mercancías siempre que se trató de aquellas no líquidas ni peligrosas, ni de granos no empacados en sacos para su seguridad.

Carga a Granel

Se discrimina en dos: Carga Líquida y Carga Sólida. La primera -- comprende únicamente el transporte de hidrocarburos o derivados -- del petróleo, los que en la actualidad constituyen los más grandes tonelajes del mundo debido a la gran demanda del producto, lo que hace pensar que no habrá límite en el tamaño de estos gigantes buques. La segunda constituye el transporte de toda clase de granos, así mismos como el transporte de carbón, muy próximo a

convertirse en nuestro país en la exportación más importante de graneles sólidos hará que se piense en el aumento de disponibilidad de tonelaje al servicio ya que no se cuenta sino con una exigua y pobre cantidad de tonelaje para cubrir la vasta, extensa y lejana utilidad de rutas otorgadas a las empresas navieras colombianas, lo cual se considera insuficiente para atender el mercado internacional.

El volumen de exportaciones colombianas a granel asciende a los 2.16 millones de toneladas anuales.

El volumen total de comercio internacional en Colombia utilizando transporte a granel es de 3.5 millones para 1980 y de 1.6 millones hasta julio 31 de 1981.

Es importante tener en cuenta que la gran mayoría de carga de importación que viene a Colombia, a granel, se genera en el área del Golfo de México de donde provienen en su mayoría los cereales y las material primas importadas para la producción de fertilizantes.

Por otro lado, las exportaciones realizadas por Colombia a granel tienen sus mercados de destino también en la misma área anterior y las Islas del Caribe.

Si se tiene en cuenta los factores analizados, a saber:

- a) Origen y destino de las cargas de importación y exportación a granel similares, representando un factor ideal de utilización al máximo de los buques con carga de compensación.
- b) Características de la flota granelera colombiana actual ideales para el transporte de las cargas actuales de importación y exportación a granel.
- c) Amplias capacidades de desarrollo de la flota granelera colombiana en el transporte de las cargas a granel secas importadas y -

exportadas actualmente en Colombia.

Se concluye el amplio horizonte de la actual flota granelera colombiana en el transporte de cargas diferentes al carbón, en donde es competitiva y adecuada, y tiene grandes posibilidades de desarrollo.

Flota Granelera Colombiana y su papel en el transporte de carga a granel de importación y exportación Colombiana.

Como vimos anteriormente, el origen y destino de la carga de importación y exportación Colombiana son similares. Este factor representa un hecho de gran importancia para la maximización de la utilización de los buques actuales graneleros de bandera colombiana, por cuanto existe carga de compensación.

Las características de flota granelera colombiana se ajustan bastante a los requerimientos de las cargas a granel de importación y exportación actuales.

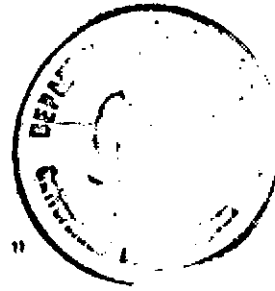
Por ejemplo los cereales se importan idealmente en buques de 20.000 /30.000 DWT, que coincide con la máxima capacidad de los puertos colombianos, para esta carga buques como el M/V Guajira se ajustan perfectamente.

Los fertilizantes utilizan buques de 5.000/10.000 DWT, similares a M/V Don Alejo y M/N Topeca, ya los dos buques en proceso de abanderamiento. A su vez, el cemento se comercializa en el Caribe en buques de 5.000.DWT máximo.

En condiciones ideales en donde estos tres buques transportarán durante su tiempo carga de importación y exportación Colombiana, solamente podrían participar en el 20/28% de la carga total de comercio exterior colombiano actual. Es decir que en el mejor de los casos, habría necesidad de fletar buques extranjeros para el transporte del

72/80% del total de carga de comercio internacional colombiano, sin tener en cuenta para estos cálculos las proyecciones de exportación de carbón térmico.

o/o



X. " CONDICIONES DE UN TRANSPORTE "

=====

Gastos en el pais de origen:

Los gastos para el exportador en el pais de origen son:

- Gastos de producción, documentación necesaria embase más embalaje más impuestos.
- Gastos de transporte, carga y descarga.
- Impuestos de exportación y documentos aduaneros.
- Gastos de muelle, almacen y manipulación.

Gastos Derivados del Transporte Maritimo:

- Gastos de carga y estiba.
- Documentos de transporte fletos, seguros, impuestos.
- Gastos de desestiba y descarga.

Gastos en el Pais de Destino:

Para el importador en el pais de destino los gastos son:

- Gastos de Muelle, almacen y manipulación.
- Impuesto de importación, documentos aduaneros y su agente.
- Gasto de transporte, Carga y Descarga.
- Acomodo en almacen, gastos bancarios, pago de impuestos.

Existen varias modalidades de pago, alguna de ellas se fijarán en el documento de contrato de transporte como condición de pago de ese transporte, pueden ser :

C.I.F. (Costos, Seguro y Flete)

Modalidad de venta de mercancías en el comercio internacional.

Una exportación en términos C.I.F., indica que el exportador debe incluir en los costos y fletes marítimos hasta el puerto de destino, el seguro marítimo corre por cuenta del importador.

C.I.F. & E. Abreviatura de "Cost Insurance Freight and Exchange".

Modalidad de Cláusula C.I.F., significa que el precio - facturado por el exportador además de (costo de la Mercancía, seguro y Flete) los gastos de que puede dar lugar el cambio y la negociación de su letra.

C.&F. : Abreviatura de Costo y Flete, esta mención va seguida del nombre del puerto de destino convenida y significa que - el precio se entiende mercancía puesta en puerto de destino, flete pagado pero seguro no cubierto.

F.A.S.: (LIBRE AL COSTO DEL BUQUE).- Modalidad de venta de mercancías en el comercio internacional. Una exportación en términos F.A.S. indica que el vendedor coloca la mercancía en el muelle, lista para embarque, los costos y los riesgos a partir de este momento corren por cuenta del importador o comprador.

F.O.B.: (LIBRE A BORDO).- Una exportación en términos F.O.B. indica que el vendedor coloca la mercancía a bordo del buque, en el puerto de embarque, en bodega o sobre la cubierta.

Existen otras modalidades como:

-F.I.O. libre de estiba y desestiba.

-FIOST. Libre de cargue, descargue, estiba y arrume.

-F.I.O.T.

-F.I.S.; F.I. libre de gastos de estiba.



Pero no son de gran uso para las negociaciones dentro del comercio internacional y principalmente en el transporte marítimo, de las anteriores la más usual en materia de transporte marítimo para sus contrataciones el precio F.O.B.

CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

El conocimiento de embarque, es un documento generalmente dominativo, transmisible por endoso cuando contiene cláusula a la orden, que las empresas de transporte libran con relación a las mercaderías que reciben con la obligación de conducir las por cualquier vía de transporte para entregarlas en el lugar asignado.

El conocimiento de embarque en su forma moderna se puede describir como un documento que reúne las siguientes características:

-Es un recibo firmado por el armador o por una persona que actúa en representación del mismo, expedida al cargador en el que se reconoce que han sido embarcadas en determinado buque y con destino las mercancías que en él se describen o que han sido recibidas por el armador, en custodia, para su embarque.

-Es un documento probatorio de las condiciones y modalidades del contrato de transporte que, en realidad, habrá sido casi invariablemente celebrado con anterioridad a la firma del conocimiento.

-Es un título representativo de las mercancías que concede al consignatario el derecho a tomar posesión de las mismas en el lugar de destino o a disponer de ellas endosando el conocimiento y haciendo entrega de él.

Los conocimientos de embarque se expiden a la orden, cuando se les negocia con una carta de crédito o a nombre de la persona a



60

quien se consignan las mercancías y que tiene un derecho directo sobre ellas.

Existe una relación directa entre el conocimiento de embarque y los fletes, porque en la forma como se elabore el contrato de transporte y como se declare la mercancía, influye la liquidación del flete.

En la actualidad las relaciones contractuales de las cuales hace prueba el conocimiento de embarque que se rigen por las disposiciones del designado "Convenio Internacional para la Unificación de ciertas Reglas en materia de Conocimientos" firmado en Bruselas el 25 de Agosto de 1924, más conocido como "Reglas de la Haya".

Contenido del Conocimiento de Embarque.- Poliza de Fletamento

Los contratos de fletamento de buques ya sea por tiempo o por viaje se negocian en un mercado libre regulado por los factores de la oferta y la demanda del servicio de transporte marítimo.

Las principales pólizas tipo son las emitidas por la Cámara de Navegación del Reino Unido con sede en Londres, por la Conferencia Marítima Internacional y del Báltico (BIMBO) con sede en Copenhague la póliza C(ore) 7 del gobierno británico, la póliza NANYOZAI Charter Party del Japón, la North American Ocean Charter Party 1973, de Estados Unidos, y otras.

En términos generales las pólizas tipo han normalizado y consignado utilizando el sistema de cláusulas numeradas, los requisitos y condiciones más indispensables que deben complementarse en el Fletamento de buques manteniendo hasta donde es posible el equilibrio entre los intereses de los fletadores y fletantes tanto económicas como jurídicas.

Contenido de las Pólizas

Las ventajas para la utilización de las pólizas son las siguientes:

- Facilitar los procedimientos de contratación.
- Permiten a las partes contratantes centrar su atención en los aspectos más importantes del contrato que otros aspectos adicionales sean regulados por las pólizas.
- Impiden que las partes sean sorprendidas por la inclusión de cláusulas no habituales o que les impongan responsabilidades excesivas o imprevistas.
- Son documentos de uso internacional.
- Contribuyen a la uniformidad internacional de normas jurídicas.
- La redacción de las cláusulas está hecha en forma tal que permite modificar su sentido para adoptar el contrato a los deseos y necesidades de las partes.

Manifiesto de Aduana

Es un documento donde consta la declaración de una determinada mercancía el cual debe presentarse a la aduana nacional.

-Manifiesto de Exportación: Documento mediante el cual la Aduana declara que una mercancía ha salido legalmente del país, puede ser diligenciado por el agente de aduana o por el exportador.

-Manifiesto de Importación: Al igual que el anterior pero en éste la Aduana declara que una mercancía ha ingresado legalmente al país. Este contiene la descripción de la mercancía y la liquidación de los impuestos aduaneros.

Este documento nacionaliza determinada mercancía, ya sea importada o exportada de un país por cualquier clase de vía de transporte.

62

Este documento se presenta a la Sección de Comprobación de la Aduana respectiva acompañado de otros documentos. Debe anotarse claramente en dicho manifiesto si la importación o exportación de la mercancía es global o parcial.

Todos los manifiestos de aduana llevarán la fecha del día de su presentación e indicación del nombre del propietario de la mercancía así como otros datos importantes que exige el Director General en reglamentos tales como:

- nombre y nacionalidad de la nave que haya traído la mercancía.
- fecha de la llegada de la mercancía al país y lugar de origen.
- clase de empaque para su identificación.
- declaración del valor de la mercancía.
- declaración del carácter de cada una de las unidades de la mercancía para su clasificación aduanera.

La declaración en los manifiestos de mercancía que haya de reembarcarse o transbordarse se hará de acuerdo a la declaración o descripción que traiga el respectivo conocimiento de embarque o sobordo de la nave.

La mercancía amparada por conocimiento directo, solo se entrega directamente o a la orden de la persona que haya entregado la mercancía a la aduana.

La mercancía importada, se considera consignada al tenor del respectivo conocimiento de embarque, se tendrán por consignatarios a los aseguradores de la mercancía abandonada y a los salvadores de la mercancía salvada.

Licencia de Importación.

Es una autorización por parte del Instituto Colombiano de Comercio

63

Exterior "INCOMEX" para la introducción de mercancías al país. Se obtiene mediante la aprobación de dicha entidad del Registro de Importación.

Régimen de Licencia Global: Normas que rigen la importación de sistemas de maquinaria y equipo con destino al montaje de nuevas instalaciones productivas, renovación o ensanche de las existentes. El Incomex autoriza la importación de todo el sistema, y al amparo de esta autorización global se tramitan las solicitudes particulares.

Régimen de Licencia Previa: Sistema de normas que rigen la importación de bienes que requieren autorización o no al importador para llevarlas a cabo.

Las Oficinas Regionales del Instituto Colombiano de Comercio Exterior, a través de sus funcionarios, suministran a los solicitantes las informaciones necesarias para elaborar la Licencia de Importación.

Existen tres clases de formularios para licencias de importación: Forma C.E.101-3 Hoja Principal, C.E.101-2 Hoja Principal Adicional y C.E.1010-1 Hoja descriptiva que deben atenderse en su diligenciamiento las instrucciones contenidas anotadas al dorso de cada uno de ellos.

Los formularios constan de un borrador, un original y seis copias de idéntico diseño y contenido a las cuales debe darse el siguiente destino:

-Hoja Borrador: Sirve para elaborar el borrador de la solicitud, sobre el cual puede hacerse las correcciones del caso para diligenciar el documento definitivo, no es necesario su presentación ante el Incomex.

-Original: Impreso en papel de seguridad, con destino de la Aduana para efectos de nacionalización de las mercancías - en él indicadas.

-Duplicados:-

- Copia Rosada .- INCOMEX
- Copia Azul Oficina de Cambios, Banco de la República.
- Copia Blanca Despachador de las mercancías en el puerto de embarque.
- Copia verde Contraloría General de la República
- Copia Amarilla Oficina Regional del Incomex
- Copia Blanca Para el Importador.

En forma generalizada, el orden de las casillas del formulario, incluyendo sus nombres va de la siguiente manera:

1. Referencia.- Código que desee darle el Importador.
2. Importador.- Nombre o razón social.
3. Nombre de la ciudad o domicilio del importador
4. Nit. del Importador
5. Exportador.- Nombre de la empresa o persona exportadora
6. Ciudad o Domicilio del Exportador
7. País de origen de la mercancía
8. Representante o Agente del Exportador
9. Nit del exportador
10. País de compra
11. Consignatario.Nombre del agente de aduana.
12. Aduana. Nombre de la aduana donde se realizará la nacionalización de la mercancía.
13. Puerto de embarque.
14. Clase de reembolso.- Reembolsable o no reembolsable
15. Régimen.- Libre importación o licencia previa.

65

16. Via.- Tipo de Transporte
17. Unidad Comercial.- Caja, Bulto, Tambor, etc.
18. Cantidad, Número de unidades comerciales.
19. Precio Unitario.
20. Descripción de la mercancía.- Que es lo que se importa.
21. Posición arancelaria.(perteneiente a la mercancía que se importa).
22. Valor en Dólares de los Estados Unidos.(Valor Parcial)
23. Valor total en dólares de los Estados Unidos.(Valor Total)
24. Certificado de Paz y Salvo. Número y fechas de validez y expedición.
25. Impuestos Consulares.- Este espacio se llena con (XXX)
26. Salvedad de Erro.- Se pueden corregir en éste espacio los errores cometidos en la elaboración del formulario.
27. Consignación para Pago al Exterior.- Se deja en blanco.
28. Moneda de la negociación.- Nombre de la moneda.
29. Fecha y Condiciones de Reembolso.
30. Firma del Importador
31. Nombre de quien firma y Dirección (en la solicitud)
32. Clase de solicitudes.- Comercio, Industria etc.
33. Número de Hojas Descriptivas.- Las que acompañen la solicitud.

Las licencias de importación tiene modificaciones, que son autorizadas por el Incomex y la Junta de Exportaciones, pueden autorizarse en cualquier oficina regional del Incomex, debiendo el Jefe informar de lo actuado mediante el envío del sextuplicado a la oficina Principal.

66

XI. "DECRETO LEY 2349 de 1971"

=====

Reglamentario de la Dirección General Marítima y Portuaria.

Para los efectos de nuestro trabajo de Tesis, solamente vamos a transcribir el articulado que se refiere concretamente a la Sección "Transporte Marítimo".

TITULO PRIMERO

Objetivo, Estructura y Funciones.

ARTICULO 1o.- Créase la Dirección General Marítima y Portuaria, en reemplazo de la Dirección de Marina Mercante - Colombiana, dependiente del Ministerio de Defensa Nacional, Armada Nacional, la cual tendrá como objetivos la dirección de la Marina Mercante, la investigación marítima y la regulación y control del transporte marítimo internacional y de cabotaje, así como también los puertos del país.

ARTICULO 2o.- La Dirección General Marítima y Portuaria tiene la siguiente estructura:

1. Despacho del Director General
 - a- Consejo Marítimo y Portuario
 - b- Oficina Jurídica
 - c- Oficina de Planeación.

ARTICULO 74.- Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán sin perjuicio a lo dispuesto en los Tratados y Convenios Internacionales.

SEGUNDA PARTE

TRANSPORTE MARITIMO

ARTICULO 75.- Para los efectos de la aplicación de las normas contenidas en el presente Decreto, se entiende - por armador colombiano la persona natural o jurídica que explota naves de bandera colombiana, y por nave de bandera colombiana la que reúne los requisitos señalados en el Código de Comercio, Libro V, Primera Parte.

ARTICULO 76.- Para los efectos de calificación de que trata el artículo 3o., numeral quince del presente Decreto, se entiende por naves cargueras de servicio público aquellas destinadas al transporte por mar de mercaderías de cualquier embarcador o usuario que dese ocupar sus bodegas, que sirven el tráfico de importación y exportación del país en forma regular, eficaz y continua y cuyos itinerarios se publiquen periódicamente.

ARTICULO 77.- Para determinar si un tráfico está servido en la forma prevista en el artículo anterior, la Dirección General Marítima y Portuaria exigirá al armador la presentación de un estudio que comprenda:

- 1.- Estadísticas demostrativas de los volúmenes y tipos de carga que se mueven en el tráfico correspondiente, si éste está al servicio.
- 2.- Armadores, número de reves y características del servicio que aquellos prestan en el mismo tráfico.

168

3. Servicio prestado o que se propone prestar el armador con especificación del número y tipo de naves y toneladas de peso muerto.

ARTICULO 78.- Para los efectos de la aprobación de los acuerdos de fletes de que trata el artículo 30. numeral -- trece del presente Decreto, el armador colombiano interesado deberá acreditar ante la Dirección General Marítima y Portuaria:

1. Que el servicio que presta o se propone prestar es un servicio público de transporte marítimo.
2. Que los acuerdos que ha celebrado con empresas marítimas extranjeras garantizan la participación -- real y efectiva del armador colombiano en el tráfico correspondiente.
3. Que se trata de un acuerdo de fletes que garantiza la racionalización del servicio y la consiguiente reducción de costas para el armador.
4. Que el armador colombiano pone a disposición del tráfico la capacidad de bodega indispensable para el transporte de su cuota.
5. Que en los países a los cuales pertenecen los armadores extranjeros que pretenden asociar, se da a los buques de bandera colombiana igual tratamiento que a los propios.

PARAGRAFO: El solo hecho de pertenecer a una conferencia marítima implica que los armadores miembros de ella sean asociados a la bandera colombiana. En casos especiales, debidamente comprobados, la Dirección General Marítima y Portuaria podrá autorizar la asociación por un término prudencial no mayor de -- seis (6) meses, mientras se perfecciona el acuerdo de fletes.

ARTICULO 79.- Los acuerdos ya suscritos por armadores colombianos se someteran a la aprobación de la Dirección General Marítima y Portuaria de conformidad con los requisitos exigidos en el presente Decreto.

ARTICULO 80.- Cuando no se trate de un acuerdo de fletes celebrado dentro del marco de una conferencia marítima, las posibilidades de asociación de un armador extranjero estarán limitadas por el tonelaje de propiedad del armador colombiano y de aquel a su servicio por cada bandera asociada. - Se entiende que los armadores de bandera asociadas podrán tener a su servicio naves de su propia bandera y de tercera bandera.

ARTICULO 81.- Los armadores latinoamericanos inscritos en la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR), - podrán participar en el transporte de las cargas reservadas en igualdad de condiciones con la bandera nacional, siempre que en el país respectivo se otorgue igual o equivalente trato a las naves colombianas.

Compete a la Dirección General Marítima y Portuaria, determinar si éstas condiciones se cumplen.

ARTICULO 82.- Para los efectos de la autorización a que se refiere el artículo 3o. numeral doce del presente Decreto, el armador colombiano interesado deberá acreditar ante la Dirección General Marítima y Portuaria algunos de los siguientes requisitos;

1. Que el arrendamiento tenga por objeto reemplazar naves que naufragaron.

20

2. Que el arrendamiento tenga por objeto reemplazar naves que deban ser sometidas a reparaciones o transformaciones.

Si la nave que naufragó va a ser reemplazada por otra se mandará a construir, el plazo durante el cual el armador colombiano podrá tomar otra nave en arrendamiento será el que fije el plazo de construcción; si va a ser reemplazada por otra se adquiriera en el mercado de las naves construidas, el plazo no será mayor del necesario para perfeccionar la negociación y, en todo caso, no excederá de cuatro (4) meses. En los casos de reparación o transformación el plazo será el necesario para cualquiera de dichas operaciones sin exceder de tres (3) meses.

ARTICULO 83.- Además de los casos previstos en el artículo anterior, todo armador colombiano podrá mantener un arrendamiento o fletamento permanente tonelaje así:

1. Hasta el 100% del tonelaje de peso muerto de su propiedad si las naves arrendadas o fletadas son también de bandera nacional.
2. Hasta el 50% del tonelaje de peso muerto de su propiedad si las naves arrendadas o fletadas son de bandera extranjera.

Podrá el armador colombiano tener simultáneamente naves de bandera colombiana y naves de bandera extranjera en arrendamiento, pero en ningún caso el tonelaje muerto representado por éstas últimas excederá el 50% del tonelaje de peso muerto de propiedad del armador.

PARAGRAFO 1o. Para los efectos de la reserva de carga los buques

arrendados o fletados, previo cumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo, recibirán el tratamiento de naves de bandera colombiana.

PARAGRAFO 2o.- El porcentaje de que trata el presente artículo sobre naves de bandera extranjera en arrendamiento o fletamento, podrá aumentarse cuando, a juicio de la Dirección General Marítima y Portuaria y previo estudios especiales, se concidere que es de conveniencia para el incremento de la Marina Mercante Colombiana.

ARTICULO 84.- La Dirección General Marítima y Portuaria verificará de oficio o a petición de parte, que se están cumpliendo las normas establecidas en el artículo anterior y tomará las medidas restrictivas que corresponden a su cumplimiento.

ARTICULO 85.- Para los efectos de lo dispuesto en el artículo 3o. numeral diesinueve y veinte del presente Decreto, se seguirá el siguiente procedimiento:

1. El armador colombiano interesado debe presentar a la Dirección General Marítima y Portuaria una solicitud formal.
2. Acreditar el carácter de servicio público del transporte marítimo que está prestado o se propone prestar.
3. Presentar a la Dirección General Marítima y Portuaria, sus itinerarios y continuar remitiéndolos mensualmente.
4. Cumplir, si es el caso, los requisitos relacionados con naves de bandera extranjera al servicio de los armadores colombianos.

5. Si el solicitante desea pedir aprobación para asociar armadores extranjeros, deberá acompañar copia autenticada de los acuerdos correspondientes y acreditar las condiciones señaladas en el presente Decreto. Si se trata de asociar armadores latinoamericanos, deberán acreditarse también las condiciones exigidas en el artículo 81 del presente Decreto.
6. Especificar para cuál o cuáles de los tráficos solicita el armador colombiano la aplicación de la reserva de carga. Antes de otorgar la autorización respectiva, la Dirección General Marítima y Portuaria deberá estudiar si los citados tráficos están suficientemente servidos por otro armador colombiano y si así fuere, podrá ordenar el peticionario que se abstenga de servir el mismo tráfico y no recomendará la aplicación de la Ley de Reserva de Carga si se llegare a precisar que hay perjuicios para los intereses nacionales con el establecimiento de un doble servicio.
7. Una vez que el peticionario allegue toda la documentación requerida, la Dirección General Marítima y Portuaria comunicará por medio de avisos públicos a costa del interesado, la índole de la solicitud que está sometida a estudio con el fin de que, si hubiere oposición, ésta pueda presentarse por quien se sienta afectado en sus intereses.

8. La Dirección General Marítima y Portuaria - decidirá previa audiencia con las partes y - en consulta con los Organismos de Comercio - Exterior, la conveniencia de la aplicación - sobre la Ley de Reservas de Carga en aquellos tráficos en los cuales se ha solicitado, o si ésta se va a aplicar solo para beneficio de - determinados armadores colombianos. En todo - caso, la Dirección General Marítima y Portua- ria buscará y procurará la racionalización de los tráficos para impedir la dispersión de es- fuerzos a través de competencias entre armado- res colombianos.

PARAGRAFO: Cuando se determine el incumplimiento de la Ley sobre- reserva de carga, se impondrá al beneficiario, importa- dor o exportador, multas cuyo monto puede ser igual a una vez el- importe pagado por fletes en el tráfico correspondiente, de con- formidad con la reglamentación que expida el Gobierno.

ARTICULO 86.- Concluido el procedimiento, la Dirección General Ma- rítima y Portuaria dictará la respectiva resolución por la cual reconocerá:

1. El carácter de armador colombiano que tiene el peticionario.
2. Las naves de bandera colombiana que son de su propiedad.
3. El carácter de servicios públicos de transpor- te marítimo que preste o se proponga prestar, con especificación de los tráficos correspon- sientes.



4. Los acuerdos de transporte, con mención de los armadores extranjeros que pueden considerarse asociados al armador colombiano.
5. Determinación de los tráficos a los cuales debe aplicarse la reserva de carga.

Esta resolución se comunicará a los Organismos de Comercio Exterior para los efectos del control que a ellos corresponde.

TERCERA PARTE

Concesiones

ARTICULO 87.- De acuerdo con el artículo 679 del Código Civil, las playas son bienes de uso público por tanto intransferibles a cualquier título a los particulares, quienes solo podrán obtener concesiones, permisos o licencias para su uso y goce de acuerdo a la Ley y a las disposiciones del presente Decreto. En consecuencia, tales permisos o licencias no confieren título alguno sobre el suelo ni el subsuelo.

ARTICULO 88.- Para todos los efectos legales se entenderá por:

1. Costa Nacional: una zona de dos (2) kilómetros de ancho paralelo a la línea de la más alta marea.
2. Playa Marítima: Zona de material no consolidado que se extiende hacia tierra desde la línea más baja marea hasta el lugar donde se presenta un marcado cambio en el material, forma fisiográfica, o hasta donde se inicie la línea de vegetación permanente (usualmente límite efectivo de las olas de temporal).

3. Bajamar : la máxima depresión de las aguas o altura mínima.
4. Terrenos de Bajamar : los que se encuentran cubiertos por la máxima marea y quedan descubiertos cuando esta baja.
5. Acantilado: el área localizada en la zona de la costa adyacente al mar, desprovista de vegetación y con pendientes fluctuantes entre los 45- y 90 grados con altura variable.

ARTICULO 89.- Corresponde a la Dirección General Marítima y Portuaria reglamentar el uso y goce de todas las playas marítimas y de los terrenos de bajamar a excepción de aquellos que la ley haya declarado o declare en futuro como parque nacional, reserva para la adecuada protección de los recursos naturales renovables o recursos turísticos nacionales. "

./.



" CONCLUSIONES "

=====

A nivel mundial, en términos generales, en lo relacionado a "Transporte" se tiene como conclusión que los medios de transporte marítimo de que se dispone en el mundo moderno tienen una importancia complementaria y suplementaria de una magnitud cada vez más grande, si tenemos en cuenta que son ellos los que hacen posible el movimiento de las mercancías, generando así el Comercio Internacional en el Globo Terrestre.

Las carreteras, vías férreas, canales y ríos, puertos marítimos y aéreos y junto con ellos las clases de vehículos utilizados en la transportación de las mercancías, responden eficientemente a las necesidades del comercio internacional.

De todas maneras el transporte al servicio del comercio exterior, debe ser entendido como una unidad compleja, adecuada a un flujo de mercancías de importación y de exportación en donde todas sus partes deben responder en forma íntegra a las necesidades del intercambio comercial.

Cualquiera que sea el servicio de transporte que se utilice, requiere para su funcionamiento de una infraestructura que permita operar ese medio de transporte y que sea adecuado a las necesidades que vaya presentando el movimiento comercial.

En los próximos años la movilización de las mercancías desde y hacia los países extranjeros con los cuales tenemos y tendremos relaciones comerciales, en su mayoría se realizarán por medio de transporte marítimo gracias a todas las comodidades y facilidades que presenta.

El movimiento de carga a los puertos marítimos, se muestra creciente y sostenido año tras año para las mercancías de importación y con un logero decrecimiento para las mercancías de exportación, en los últimos años.

Se puede prever una fuerte competencia en el mercado del transporte marítimo para los próximos años, donde solamente armadores eficientes y competitivos podrán sobrevivir a la competencia. La habilidad para desarrollar cargas de compensación, transporte por distintas rutas y la utilización del tamaño adecuado de los buques; serán determinantes para lograr esa supervivencia.

Por razones estratégicas, el comprador debe contratar el transporte con armadores reconocidos nacional e internacionalmente, según sea el caso, que ofrezca una garantía en el servicio de tal manera que esa garantía les ofrezca un servicio oportuno, en buques adecuados, y de cotizaciones económicas.

La Flota Granelera Colombiana actual es inadecuada e insuficiente para el transporte de algunas mercancías, por la capacidad de sus buques, principalmente en las cargas a granel, pero a su vez puede tener un gran potencial de desarrollo para los próximos años ya que la actual carga de importación y exportación a granel en Colombia tiene su principal origen y destino en el área del Golfo de México y el Caribe.

En cuanto a los fletes, el negocio del transporte marítimo actualmente atraviesa una época de fuerte depresión con tendencia constante de baja en los niveles de los fletes y sobre-oferta de buques.

La tendencia de los fletes desde Mayo de 1980, es hacia la baja y



87

sus principales causas es esa sobre-oferta de buques que se ha mantenido en el mercado y la recesión económica que ha causado una -- disminución en la demanda de materias primas y por lo tanto de su transporte. De acuerdo a los datos de oferta de buques graneleros y los niveles de fletes vigentes en el mercado se observa cómo hoy en día esta industria no presenta un panorama económico claro que incentive inversión adicional, los fletes vigentes no proveen margen suficiente al transportador marítimo para tener ganancias razonables en la operación de sus buques.

En lo relacionado a la Ley de Reserva de Carga, la aplicación de -- las normas de reserva a los buques de bandera nacional, debe hacerse en forma racional, para no crear inconvenientes al Comercio Exterior, al desarrollo de las Marinas Mercantes y para no causar efectos negativos en la balanza de pagos.

La comercialización de las mercancías sería prácticamente imposible si se sujeta a restricciones sobre el uso de buques de bandera nacional para su transporte, ésta sola condición en la mayoría de los casos anularía las posibilidades de venta y empujaría a los -- compradores a obtener suministros en otros países exportadores.

Colombia en este momento no tiene ningún buque de características aceptables, además ninguno de los que posee está en condiciones para transportar competitivamente a los principales mercados de exportación. (Europa).

" BIBLIOGRAFIA "

=====



1. Código de Comercio Colombiano
2. Código de Aduanas.
3. Decreto 2349 de 1971, Reglamentario de DIMAR.
4. Manual de normas para importar.
5. Manual de Cargas.
6. Documentos de la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo. "UNCTAD".
7. Documentos del Instituto Colombiano de Comercio Exterior, "INCOMEX".
8. Documentos de la Dirección General Marpitima y Portuaria "DIMAR"
9. Documentos del Consejo Nacional de Usuarios del Transporte, "CUTMA"
10. Revista de las Fuerzas Militares de Colombia- Escuela Superior de Guerra Departamento Armada. ESG-DA-8214- "FLETES MARITIMOS".

./.