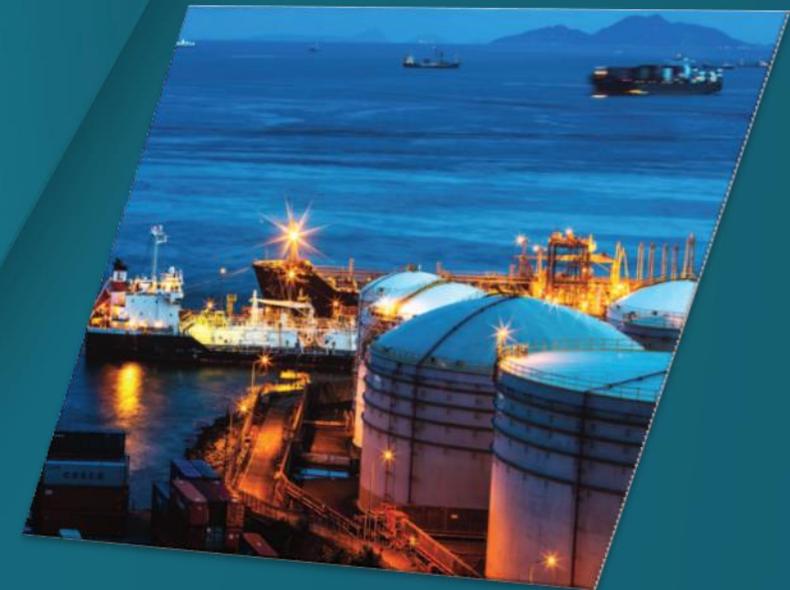




# CURSO FORMACIÓN PARA LOADING MASTER



# CONTENIDO

- Significado de “Loading Master”
- Transporte Internacional
- Modos de Transporte
- Características del Transporte Marítimo
- Modalidades del Transporte Marítimo
- Modalidades de La Ruta Liner
- Modalidades de La Ruta Tramp
- Diferentes Modalidades de Contratación
- Nomenclatura básica de un buque
- El rol del “Loading Master”

# CONTENIDO

- Declaración de Seguridad (Declaration of Security - D.O.S.) PBIP (ISPS)
- Vetting / SIRE / ISGOTT
- Contrato o acuerdo de Compra – Venta
- Términos importantes en los acuerdos de Compra – Venta.
- Incoterms
- Conocimiento de embarque (B/L). Tipos
- Documentación electrónica
- Algunos modelos de B/L
- Carta de Indemnización
- Carta de Protesta

# Marco Legal Comercial



## *Significado de “Loading Master”*

- El Loading Master es una persona que **coordina** todas las actividades relacionadas con la carga, transferencia y descarga de una determinada carga.
- Tienen la responsabilidad en garantizar que las cargas se **estiben** de manera correcta, de acuerdo con las normas de seguridad.
- Aseguran que las **cargas sean cargadas o descargadas** de manera adecuada, segura y oportuna.

## *Significado de “Loading Master”*

- Manejan toda la **documentación** pertinente a las operaciones y coordina con todas las partes involucradas la transferencia de carga.
- Se aseguran de **comunicarse** según sea necesario con los clientes, especialmente con respecto al progreso de las operaciones marítimas.

# *Transporte Internacional*

## *Qué es el Transporte Internacional?*

- Es el traslado de mercancías, de un lugar ubicado en un país, a otro ubicado en un país diferente al origen.
- Hoy disponemos de un sistema de transporte de mercancías muy desarrollado y competitivo, que ofrece rapidez, seguridad y flexibilidad.
- Sin el transporte internacional, no podrían realizarse la mayoría operaciones de compra–venta física de mercancías.

# *Modos de Transporte*

- Según el modo que se utilice, puede ser:
  - Terrestre (Carretera, ferrocarril).
  - Aéreo
  - Marítimo
  - Multimodal

# *Características del Transporte Marítimo*

- a) **Internacional:** es el único modo de transporte que permite maximizar la economía de escalas.
- b) **Capacidad:** ofrece la mayor capacidad de carga entre todos los modos de transporte.
- c) **Flexibilidad:** se puede utilizar buques de diferentes tamaños.
- d) **Competencia:** a pesar de las leyes proteccionistas de varios países, el transporte de mercancías sigue realizándose utilizando el modo marítimo.

# Modalidades de Transporte



## TRANSPORTE MARÍTIMO



**LINER**  
**SERVICIO REGULAR**  
20% de la carga

**TRAMP**  
**SERVICIO IRREGULAR**  
80% de la carga

# *Modalidades del Transporte Maritimo*

## *A) Linea Regular o Liner*

Se basa en la explotación del buque, de manera continua en una ruta preestablecida, y con servicio a puertos previamente seleccionados, y con tarifas previamente acordadas.

Cobran lo que se llama “Liners Terms”.

# *Modalidades de la Línea Regular o Liner*

- a) Tráfico conferenciado.
- b) Armadores independientes (OUTSIDERS).
- c) Consorcios.

# *Modalidades de la Línea Regular o Liner*

## **Tráfico Conferenciado**

Está constituido por “Conferencias”, en donde la(s) tarifa(s) son cobrada(s) por la naviera para transportar la carga en una ruta que forma parte de un acuerdo o conferencia entre armadores.

Las conferencias pueden ser abiertas o cerradas a nuevos miembros.

# *Modalidades de la Línea Regular o Liner*

## **Compañías u Outsiders**

Son todos aquellos armadores que no se someten a los acuerdos o conferencias, y que pueden mantener rutas paralelas a las que ofrezca alguna conferencia.

# *Modalidades de la Línea Regular o Liner*

## **Consorticios**

Es la agrupación de dos o mas armadores que aportan buques o capital para constituir una entidad con un centro de control de gestión único.

# *Modalidades del Transporte Marítimo*

## **B) TRAMP**

Es la modalidad mediante la cual se contrata un espacio parcial o total del buque, para uno o mas viajes o por un tiempo determinado.

La relación entre armador y fletador está determinada por un contrato de fletamento (CHARTER PARTY) que coexiste con el conocimiento de embarque (BILL OF LADING).

# TRAMP

## Tramp, Servicios de Carga Irregular, Buque Eventual:

- Presta servicio en todos los puertos del mundo, sin itinerario ni tarifa fija y transporta, principalmente carga líquida y seca a granel.
- Navegan según donde se encuentre la mejor oferta y demanda, y los grandes mercados.

**FLETE SUJETO A LA:**

**NEGOCIACIÓN**

**OFERTA Y DEMANDA**

# TRAMP

- Viaja en busca de carga y se conoce como vagabundo o tramp.
- Los outsiders pueden operar de la misma forma o bien atender las necesidades de sus clientes conforme éstas vayan surgiendo.
- Por ejemplo, en el caso de los buques especiales como los buques tanque, los mineraleros o los graneleros.

# *Modalidades del Transporte Marítimo*

Un buque puede ser contratado bajo la modalidad TRAMP utilizando tres tipos de contrato de fletamento:

- a) **Fletamento por viaje ( VOYAGE CHARTER).**
- b) **Fletamento por tiempo ( TIME CHARTER).**
- c) **Fletamento a casco desnudo ( BARE BOAT).**

# Conceptos Básicos

## ➤ **Gestión náutica**

Es la responsabilidad que asume el **fletador (Charterer)** o **fletante (Owner)** para realizar la navegabilidad y operaciones del buque en forma segura, en el tiempo más corto y según lo establecido en el contrato.

## ➤ **Gestión comercial**

Es la responsabilidad que asume el **fletador** o **fletante** para elaborar y cumplir con el itinerario para explotar comercialmente el buque en forma segura, en el tiempo más corto y según lo establecido en el contrato.

# *Contrato por Viaje (Voyage Charter)*

- El contrato de un buque por viaje o viajes, se denomina Voyage Charter Party y comprende la realización de uno o más viajes entre dos o mas puertos.
- La persona que contrata el buque se denomina fletador.
- En un Voyage Charter Party, el fletador se compromete a entregar la carga, según el **INCOTERM** seleccionado.

## *Contrato por Viaje (Voyage Charter)*

- Puede ser parcial o total. Es total cuando el fletante se obliga a poner a disposición del fletador, mediante el pago de un flete, todos los espacios susceptibles de ser cargados en un buque determinado, para realizar el o los viajes convenidos. Es **parcial** cuando coloca a disposición del fletador, uno o mas espacios determinados dentro del buque.
- Es un contrato de fletamento en el cual el fletador puede arrendar al fletante la totalidad del porte neto del buque, en base a un precio por tonelada de carga, por embarcar, por un solo viaje. Los fletadores tendrán derecho a toda la extensión y parte del buque.

# Contrato por Viaje (Voyage Charter)

- El fletante se obliga a poner a disposición del fletador, mediante el pago de un flete, *todos o parcialmente los espacios* susceptibles de ser cargados en un buque determinado, para realizar el o los viajes convenidos.
- El fletante se compromete a transportar una mercancía específica, de un puerto a otro, en un determinado buque, conservando la gestión náutica y comercial, y el fletador se compromete a entregar la carga convenida y a pagar el flete.

# Tips Contrato de Fletamento



**MODELOS DE CONTRATOS o PÓLIZAS FORMATOS NORMALIZADOS**  
(BIMCO-“Baltic and International Maritime Council”)  
Internacionales (nYPE93, GENCON, ASBA)

**Privadas (BPVOY4, SHELLVOY, TEXACOTIME) cláusulas adicionales o anexas**



**El fletamento es realizado verbalmente, luego se materializará por escrito**



**Modelos de contratos**  
**Pro-owner y pro-charter**



**Errores en la traducción y redacción de los contratos de fletamentos**

# Tips Contrato de Fletamento

El contrato de fletamento puede tener enmiendas, inserciones y tachaduras. (Amendments, delete, insert)

Los contratos de fletamentos son :

**“Consensuales”**

Identificar las partes de un contrato:

- Preámbulo
- Parte “i” características del contrato
- Parte “ii” redacción de las cláusulas
- **Anexos (cláusulas especiales, amendments)**
- Fecha de la última actualización
- Número de modificaciones
- Asociación que elaboró el CF
- **NOMBRE ABREVIADO (code name) (COA -VOY, TIME, BARE)**

# Modelos de Contratos de Fletamento por Viaje

**BIMCO** (BALTIC INTERNATIONAL MARITIME COMERTIAL ORGANITATION) APROBADO MAS DE 130 MODELOS.

**ASBA** (ASSOCIATION OF SHIPBROKERS AND AGENTS),

**ISOA** ( INTERNATIONAL SUPPORT VESSEL OWNERS' ASSOCIATION ),

**NIPPON, INTERTANKO, NYPE**, entre otras.



**GENCON 1994, GASVOY, FETIVVOY, GRAINVOY**



**BALTIMORE FORM C, COAL CP, NUVOY,**



**CENTROCON, STBVOY, BILCOILVOY**



**AMERICANIZED WELSH COAL CHARTER 93**



**SHIPPING WELSH COAL CHARTER**



**ASBATANKVOY, ASBA II**



**EXXONVOY, MOBILVOY, TEXACOVVOY, BPVOY 4**

# *Fletamento por Viaje – Distribución de Gastos*

## ***FLETANTE (OWNER)***

- ***Combustible***
- ***Derechos portuarios***
- ***Limpieza de bodegas***
- ***Material de estiba lastre***
- ***Comisión salarios***
- ***Provisiones***
- ***Mantenimiento***
- ***Reparaciones***
- ***Pertrechos***
- ***Lubricantes***
- ***Agua***
- ***Seguros***
- ***Paso de canal***

## ***FLETADOR (CHARTERES)***

- ***Flete***

# Contrato de Fletamento por Viaje

## Cláusulas Importantes

### **LAYTIME** (Tiempo de estadía o tiempo de plancha)

Es el tiempo que le da el armador al fletador para que este último realice las operaciones de carga y/o descarga.

Es cuando el armador pone su buque a disposición del fletador, para que este realice las operaciones de carga y/o descarga, en el tiempo acordado.



# Contrato de Fletamento por Viaje

## Cláusulas Importantes

### NEGOCIACIÓN DEL LAYTIME

- DÍAS, 3 días
- HORAS, 72 horas, 36 horas + 6 horas, 30 (C) Y 36 horas (D)
- TONELADAS / DÍA, 3.500 toneladas por días (T/D)
- TONELADAS / HORA, 145 toneladas por hora (T/H)
- M3 (cbm) Por día o por Hora. (CBM/D)

### LAYTIME

- ❖ *En el puerto de carga*
- ❖ *En el puerto de descarga*
- ❖ *Puerto de carga y descarga*

# Contrato de Fletamento por Viaje

## Cláusulas Importantes

- **INITIAL LAYTIME, INICIO DEL LAYTIME**
  - ❖ Al iniciar la Conexión de mangueras
  - ❖ Buque arribado al lugar acordado (área de fondeo, boya, etc.)
  - ❖ Buque arribado dentro de los laydays
  - ❖ Emisión del N.O.R
  - ❖ Libre plática (Free Practice)
    - WIFPON, whether in free pratique or no
    - WICCON, whether in customs cleared or no
    - WIBON, whether in berth or no
    - WIPON, whether in port or no

# Contrato de Fletamento por Viaje

## Cláusulas Importantes

### ➤ **EXEPCIONES DEL LAYTIME (SHORE / SHIP)**

- ❖ SHEXC (Sundays and Holidays Excepted)
- ❖ SHINC (Sundays and Holidays Included)
- ❖ HUELGA / GUERRA
- ❖ WEATHER

### ➤ **END LAYTIME, FIN DEL LAYTIME:**

- ❖ Cierre de bodegas
- ❖ Fin del trincado
- ❖ Desconexión de la última manguera
- ❖ Entrega de la bodega a la oficialidad del buque.

# Contrato de Fletamento por Viaje

## Cláusulas Importantes

### A. (ESTIMATED TIME OF ARRIVAL)

- ✓ Al zarpar el buque del último puerto de descarga
- ✓ Se inicia su envío 6 días (144 hrs.) antes del arribo al puerto de carga
- ✓ Se inicia su envío 96 horas antes del arribo del buque (72 – 48 y 24 horas (12 hrs)).

Ejemplo: ETA 72 hrs. M/N Saint Louis arribará al Puerto de Charco Azul, Panamá el 22/02/2021 a las 10:00 hrs. LT (local Time) o UT (GMT)

### *Contenido:*

**VESSEL NAME, ETA PILOT STATION(LT), ARRIVAL DRAFT, CARGO QUANTITY & QUALITY TO BE LOADED/DISCHARGED, ANY CONDITION THAT COULD AFFECT LOADING OR DISCHARGING OPERATIONS.**

# Contrato de Fletamento por Viaje

## Cláusulas Importantes

**B. NOTICE OF READINESS** Aviso de listo. Primero se envía por email-radio y luego se entrega por escrito y debe ser firmado por el Capitán.

- Arribo al lugar acordado
- Llegada dentro de los laydays
- Al obtener libre plática
- El buque debe estar listo en todos los aspectos
- **Lugar acordado por el contrato. Cuando el buque arriba (ejemplos):**
  - **1. A la estación de Piloto - 3 NM SE of the terminal.**
  - **2. A la estación de Piloto DENTRO del Lago de Chiriquí.**
  - **3. A la zona de fondeo DENTRO del Lago de Chiriquí.**
  - **4. Cuando el muelle o SBM no están disponibles y el Capitán decide no entrar a fondear o permanecer afuera, se permite emitir el NOR a 15 millas desde el terminal (Uso del AIS).**

# *Contrato de Fletamento por Viaje*

## *Cláusulas Importantes*

***NOR TENDERED:***

***NOR RECEIVED:***

***NOR ACCEPTED:***

M/V "ROYAL ETERNITY"  
Of: PHILIPPINES

Port of Call: GRANDE T/S-VILLI LA  
Date: 10/03/2000

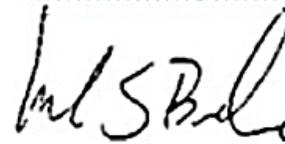
## Notice of Readiness

To Messrs: C.V.G. FERROÑEVERA ORTÓIZO C.A.

Dear Sirs:

This is to inform that the above vessel under my command is in every respect ready to commence **LOADING** at 13:10 hours of OCTOBER 3RD, 2000 according to all terms and conditions of charter party covering this voyage.

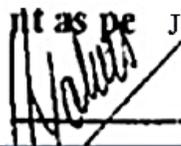
Yours very truly,



MASTER



**SALES**

It as per J  


- - - - hours

# Contrato de Fletamento por Viaje

## Cláusulas Importantes

- ☆ **LAYDAYS - LOADING - DELIVERY PERIOD,**  
(Ventana o período de llegada al puerto de carga)  
Initial Day / Cancelling day. LAY/CAN = LAYCAN
- Buque llega antes del INICIAL DAY
  - Buque debe esperar el “Initial Day” o el primer día del período de carga.
  - Determinar cuando comienza el initial day.
  - Fletador (Comprador) puede negociar su entrada antes.
- *Buque llega dentro de los Laydays.*  
Es la condición establecida en el contrato.

# Contrato de Fletamento por Viaje

## Cláusulas Importantes

### ★ LAYDAYS - LOADING - DELIVERY PERIOD,

*Buque llega después del "Cancelling Day" o el último día del período de carga.*

- *Fletador puede resolver el contrato.*
- *Fletante/Fletador pueden acordar sujeto a muelle y sistema (mutuo acuerdo).*
- *Determinar cuando finaliza el Cancelling Day.*
- *Determinar cuanto tiempo antes debe informar el Laycan.*

# Contrato de Fletamento por Viaje

## Cláusulas Importantes

- △ LOADING AND DISCHARGE (Carga y descarga)
- △ LOADING AND DISCHARGE PORTS (Puertos de carga y descarga)
- △ CANCELLATION (Cancelación)
- △ DEVIATION (Desviación, cambio de ruta, prontitud)
- △ LOADING – DISCHARGE RATE (Rata/Flujo de carga - Descarga)
- △ SAFE PORT (Puerto seguro)
- △ CARGO (Carga, descripción, tipo, prohibición)

# *Contrato de Fletamento por Viaje*

## *Cláusulas Estandar*

- △ **TAX** (Impuesto)
- △ **VOYAGE** (*Viaje*)
- △ **SHIFTING** (*Cambio de muelle*)
- △ **LIGHT** (Iluminación)
- △ **EXCEPTIONS** (*Excepciones*)



# ***Relación de Hechos - Statement of Fact***

## ***EL LOADING MASTER DEBE colocar las hora de inicio y fin:***

1. Coordinar las horas relativas a la operación con el Primer Oficial e Inspector.
2. Cuando hay una interrupción de tiempo, deben acordar la hora.
3. Debe acordar las horas de atraque, amarre, interrupciones, medida de los tanques, zarpe, soltar las amarras, etc.
4. Debe acordar la hora de entrega de las muestras.
5. Entrega de la documentación.
6. Inicio y fin del bombeo.
7. Desconexión de las mangueras.
8. Subida de las autoridades.
9. Libre platica (AUTORIDADES DEL PAIS).
10. Hora de inicio y fin de las interrupciones y quien la ordenó.
11. Inicio y fin de medida de los tanques.

**STATEMENT OF FACTS**

Vessel:		Port:	
Voyage:		Terminal:	
Cargo:		Operation:	

Key operation	Date	Time	Comments
EOSP			
<b>NOR tendered</b>			
POB			
Tug made fast			
First line ashore			
All fast			
Tug's off			
F.W.E			
Pilot off			
Ship gangway rigged			
Cargo Surveyor on board			
Commenced pre-transfer meeting			
Commenced tank inspection			
Completed tank inspection			
<b>NOR Accepted</b>			
Commenced connecting cargo hose			
Cargo hose connected			
Completed pre-transfer meeting			
Commenced sampling Manifolds and cargo lines			
Completed sampling			
<b>Commenced loading</b> at shore request			
Suspended loading shore request			
Commence Adding Inhibitor			
Completed Adding Inhibitor			
Resume loading Shore request			
<b>Completed loading</b>			
Commenced blowing cargo hoses			
Completed blowing cargo hoses			
Commenced hose's disconnection			
Cargo hoses disconnected			
Commenced sampling			
Completed sampling			
Commenced ullaging and calculations			
Completed ullaging and calculations			
POB			
Gangway up			
Last Line			

# *Contrato a Tiempo (Time Charter)*

- Mediante esta modalidad, el armador entregará el buque al fletador, para que este realice su explotación comercial.
- El armador se compromete a sufragar los costos relacionados al pago de tripulación, lubricantes para uso del buque, agua, seguros del buque, P&I Club.
- El fletador deberá cubrir los costos por suministro de combustible del buque, mientras se mantenga bajo contrato a tiempo.

# ***Contrato a Casco Desnudo (Bare Boat Charter)***

- Bajo esta modalidad, el armador se compromete a entregar un buque en perfecto estado de funcionamiento al fletador, para que éste último realice su explotación comercial, y además, mantenga operativamente la unidad, durante la vigencia del contrato.
- En esta modalidad, el fletador es responsable de operar el buque, realizar mantenimiento preventivo y correctivo, pagar  $\frac{3}{4}$  de la póliza de seguro de casco y maquinaria, suministrar combustible y agua.

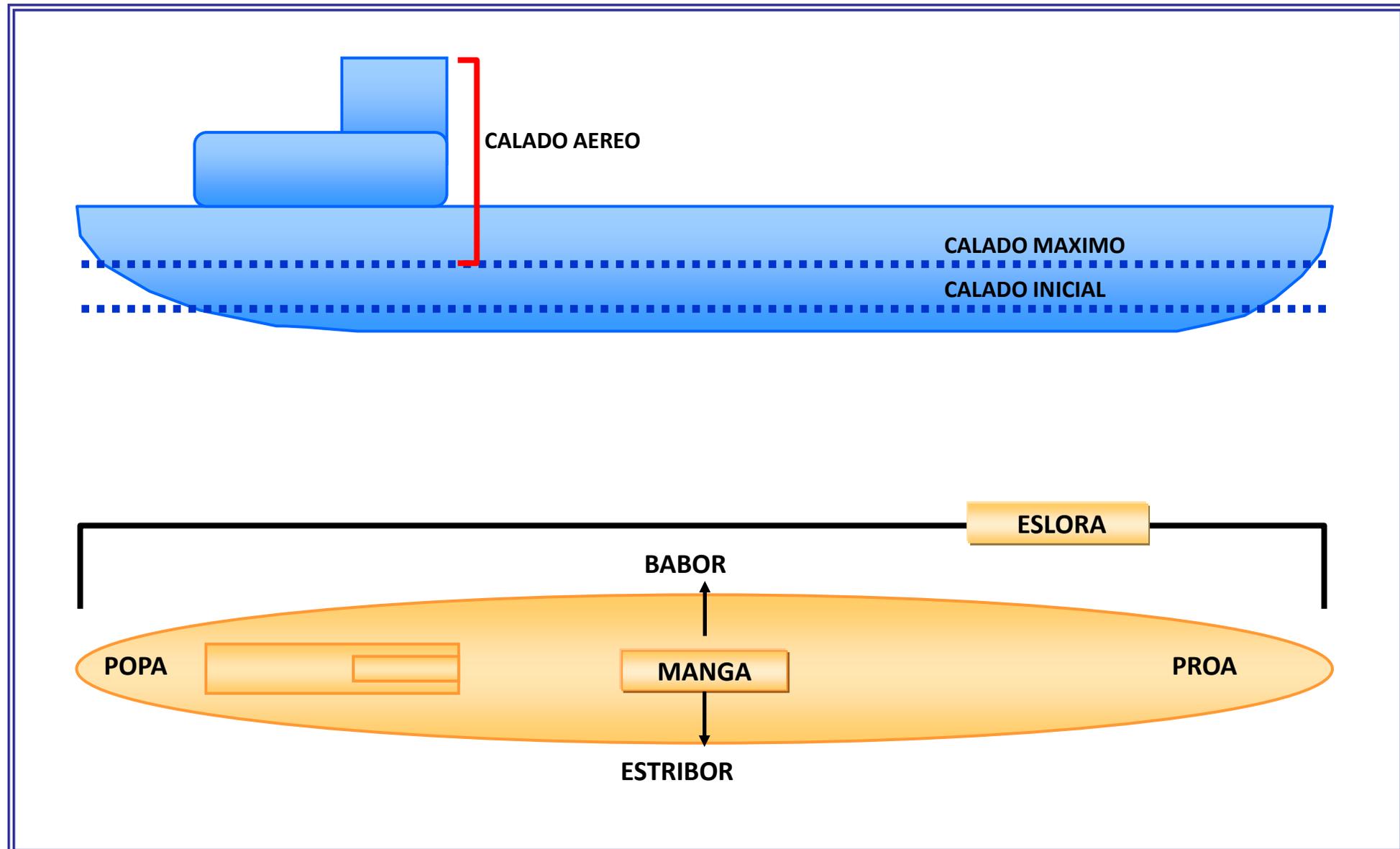
# *Nomenclatura Básica de un Buque*

- **Proa:** Parte delantera de un buque.
- **Popa:** Parte trasera o posterior del buque.
- **Eslora:** Distancia desde la proa hasta la popa del buque.
- **Manga:** Distancia de un lado al otro, en su parte mas ancha.
- **Estribor:** Lado derecho del buque, mirando hacia la proa.
- **Babor:** Lado izquierdo del buque, mirando hacia la proa del buque.

# *Nomenclatura Básica de un Buque*

- **Calado:** Distancia desde la superficie del agua, hasta la quilla o parte mas profunda del buque.
- **Calado aéreo:** Distancia desde la superficie del agua, hasta la parte mas alta del buque (antenas).
- **Calado en el canal:** Distancia desde la superficie del agua hasta el fondo del canal. (Profundidad).
- **Calado en el muelle:** Distancia desde la supericie del agua hasta el fondo, en el muelle.

# Características Básicas de los Buques



# Partes Básicas de un Buque



# *Nomenclatura Básica de un Buque*

- ***Gross Registered Tonnage (GRT) / Tonelaje de Registro Bruto***

Medida de capacidad de todos los espacios útiles del buque, tanto para carga, como también para acomodaciones (camarotes, cocina, sala de máquinas). Su uso es únicamente para fines de pago de tasas.

# ***Nomenclatura Básica de un Buque***

- **Net Registered Tonnage (NRT) / Tonelaje de Registro Neto**

Medida de capacidad de todos los espacios del buque destinados para la carga.

- **Flete:** Cantidad de dinero que el fletador paga al armador, por realizar el viaje o viajes contratado(s).

# *Buques de Carga General*

- Son buques diseñados para transportar carga suelta, en paletas y/o contenedores, caracterizados por su versatilidad para acomodar cargas de diferente naturaleza en una misma bodega y/o cubierta.
- Luego del inicio del uso de los contenedores como unidad de transporte, los buques de carga general comenzaron a quedar en desuso, al punto que ya no se construyen, salvo por algún requerimiento de un armador.

# BUQUE DE CARGA GENERAL



# BUQUE DE CARGA GENERAL



ANTENAS DE RADAR Y MASTRIL DE LUCES	8. COMEDOR DE OFICIALES	17. PASILLO	25. BICAS	33. TIMÓN	42. PLUMA PAJOL CONTRAMASTRE	48. TANQUES DE LASTRE	CONTRAMASTRE
CUARTO DE BATERÍAS	9. CÁMARA DE OFICIALES	18. CALDERA DE PUERTO	26. CÁMARAS TRIPULACIÓN	34. HELICE	43. WINCHES DE AMARRE DE PROA	49. CONTENEDORES EN BÓVEDA	56. BULBO
SALA DE RADIO	10. GABINADO	19. OFICINA DE CARGA	27. TOMA DE COMBUSTIBLES	35. EJE DE LA HELICE	44. WINCHES DE AMARRE DE PROA	50. CONTENEDORES EN CUBIERTA	57. PROPULSOR TRANSVERSAL
PUENTE DE GOBIERNO	11. CALDERA DE GASES	20. CUARTO DE CARNES	28. SERVO MOTOR - TIMÓN	36. BOMBAS	45. MUELINETE DE ANCLA	51. CONTENEDORES EN CUBIERTA	58. OPERARIO GRUA
PASILLO	12. LAVANDERÍA	21. CUARTO DE PESCADORES	29. GENERADORES ELÉCTRICOS	37. TANQUES DE COMBUSTIBLE	46. CAJETA DEL VELA	52. BODEGAS	59. MASTIL DE LUCES
ASCENSOR	13. BOTE SALVAVIDAS	22. CUARTO DE LÁCTEOS	30. CONSOLA DE MANOBRAS	38. GRUAS DE 25 TONS	47. BODEGAS REFRIGERADAS	53. CASAMATA	60. ANTENA RADIOGONIOMETRO
SALÓN DEL CAPITÁN	14. BOTE SALVAVIDAS	23. CUARTO DE FRUTAS Y VERDURAS	31. COMPRESORES DE AIRE	39. PLUMAS DE 8 TONS	48. BODEGAS	54. CAJA DE CADENAS	61. GRUA DE PROVISIONES
GENERADOR DE EMERGENCIA	15. WINCHES DE AMARRE DE POPA	24. ALMACÉN DE PROVISIONES	32. MOTOR PROPULSOR	40. ISARQUE	49. VENTILACIÓN BODEGAS	55. PAJOL DEL	
	16. PSICINA		33. TALLER DE MECÁNICA	41. PLUMA MAYOR DE 80 TONS			

# *Buques Porta Contenedores*

- Son buques diseñados para transportar cargas dentro de receptáculos de acero llamados contenedores, o de plástico resistente llamados isotanques.
- La unidad de referencia es el TEU “Twenty Equivalent Unit”, y corresponde a un contenedor standard de 20 pies.
- Los contenedores tienen distintas dimensiones, siendo los más utilizados, los de 20” / 40” / 45” / 40”HC (High Cube) / 45” HC

## *Buques Roll On – Roll Off*

- Son buques contruídos para transportar cargas que entren y salgan rodando.
- Las cargas mas comunmente transportadas, son vehículos, camiones, tractores, chasis y furgones.
- Son los buques más susceptibles de sufrir problemas de estabilidad, por sus características físicas.

# Buques Roll On – Roll Off

Roll On



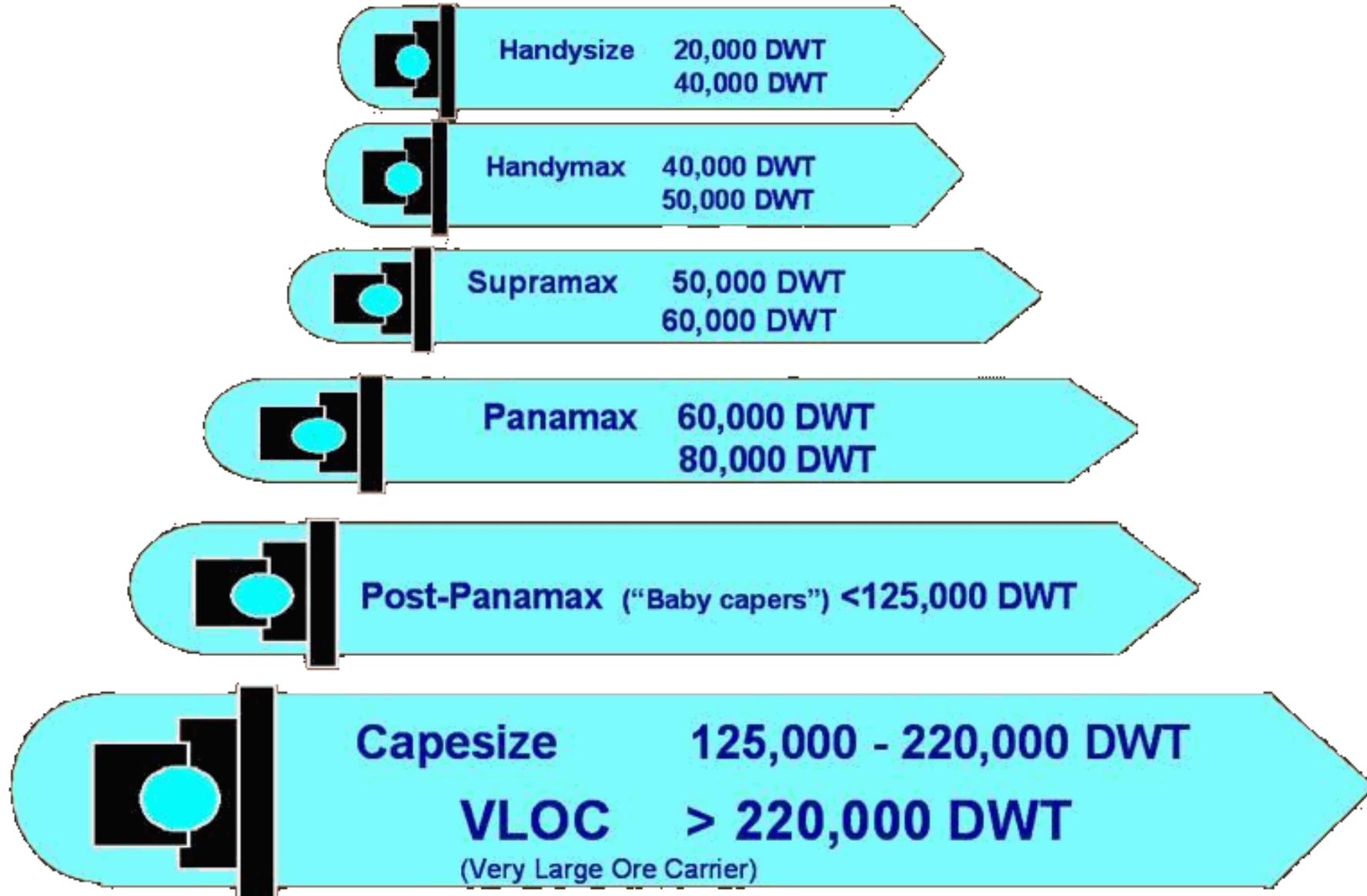
Roll Off



# *Buques Graneleros – Bulk Carrier Vessels*

- Son buques construídos para transportar cargas a granel, principalmente granos, cereales, y minerales.
- Poseen bodegas de gran capacidad y fácil estiba y trimado de la carga.

# Clasificación Buques Graneleros



# *Buques Tanque*

- Son buques diseñados para transportar cargas líquidas a granel, tales como petróleo y sus derivados líquidos, productos químicos, gases licuados de petróleo.
- Son buques especiales y muy actualizados en cuanto a su tecnología y sistemas de seguridad de la carga y para el buque en sí.

# Tipos de Tanqueros según su tamaño (Ocean Tankers)

## Tamaño Típico de los Tanqueros

- Handy-sized tankers



30.000 - 49.000 DWT

- Panamax \*



50.000 - 69.000 DWT

- Aframax

70.000 - 89.000 DWT

- Suezmax

90.000 - 159.000 DWT

- VLCC



160.000 - 319.000 DWT

- ULCC

> 320.000 DWT

# Tipos de Tanqueros según su tamaño (Panamax Tankers)

- Panamax \*



30.000 - 49.000 DWT

- Neo Panamax \*\*



Hasta 170.000 DWT

- \*\* Calado Máximo: 15 metros / 50 pies
- \*\* Eslora Máxima: 366 metros / 1.200 pies
- \*\* Manga Máxima: 49 metros / 160 pies

# *Loading Master*

*Es el representante del terminal y el garante de:*

1. Los intereses del terminal y del puerto.
2. Que la carga y/o descarga se realice en forma segura.
3. Que el buque no represente un riesgo para el terminal.
4. Inspeccionar el buque para verificar si cumple con **ISGOTT** y cualquier otra solicitud particular.

# *Loading Master*

5. Realizar el key meeting para acordar todo sobre las operaciones, carga y/o descarga.
6. Detectar cualquier anomalía que pudiese representar un riesgo para el terminal, la integridad de las personas que allí laboran, el medio ambiente, y de otras embarcaciones.
7. Estar presente en la medición de los tanques y temperatura al inicio y al final de las operaciones.

# *Loading Master*

8. Conocer los sistemas de suministro y tanques de tierra desde donde se cargará y/o descargará.
9. Realizar el seguimiento de las operaciones.
10. Estar atento ante cualquier parada de emergencia en las operaciones.
11. Comprender las restricciones operativas que pudiese tener un buque para operar.

# *Loading Master*

12. Comprender que toda decisión tiene un impacto económico para el cliente.
13. Estar a bordo al momento de inicio y fin de las operaciones.
14. Elaborar el Statement of Facts (SOF), especialmente los tiempos de interrupción de las operaciones.
15. Elaborar las cartas de protesta y entregarlas a bordo.

## ***Declaración de Seguridad (D.O.S)***

Es un documento que permite establecer responsabilidades compartidas entre el buque y el terminal, o entre buques cuando estos estén realizando operaciones de trasiego (STS).

Debe ser llenado por la persona designada para ello, tanto por parte del buque o buques, como por parte del terminal o autoridad marítima, según corresponda.

## *Declaración de Seguridad (D.O.S)*

La autoridad marítima será quien determine la emisión de la Declaración de Seguridad, evaluando el riesgo de la operación a ser realizada.

Se emite cuando:

- 1) El buque opera en un nivel de seguridad mayor que el terminal u otro buque para transferencia (STS).
- 2) Exista un acuerdo entre los países parte, para ciertas rutas y buques en cierto tipo de viajes.

## *Declaración de Seguridad (D.O.S)*

- 3) Cuando haya ocurrido un evento que amenace la seguridad del buque o del terminal.
- 4) Cuando el terminal no posea un plan de seguridad del puerto (Port Security Plan).
- 5) En el caso de STS, cuando el otro buque no tenga un Plan de Seguridad.

# VETTING

Es un proceso mediante el cual se verifica la validez de los documentos del buque, y se inspecciona físicamente el tanquero, para garantizar que no representa peligro, desde el punto de vista operacional.



# VETTING

Ciertos contratos de fletamento, especialmente en el comercio de productos químicos, incluyen cláusulas de inspección Vetting.

**BIMCHEMTIME:** “Los propietarios declaran que el buque ha sido examinado (Vetted) y, al lo mejor de su conocimiento, aceptable caso por caso por:... ..”

El **Ship Inspection Report (SIRE)** es mundialmente conocido por los operadores de terminales petroleros, y abarca todos los ámbitos tanto documentarios como operativos del buque y tripulación en un momento determinado.

# *Documentos Comerciales*

## *Contrato Compra - Venta*

### *Actores del Contrato C/V*



*Buyer (Comprador) - Seller (Vendedor)*  
*Importador - Exportador*

# *Contratos de Compra y Venta Internacional*

- Es un texto impreso con las condiciones generales de venta y es especialmente útil para las empresas de tamaño medio o pequeño que se dediquen a la exportación.
- Es una de las modalidades más usadas en la práctica del comercio internacional, regula las obligaciones de vendedor y comprador.
- Es conveniente que el contrato incluya un conjunto específico de materias.

# Contrato Compra - Venta

- Para contar con normas y lenguaje universal en materia de contratos de compra venta las Naciones Unidas elaboró en 1980 la “Convención sobre Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías”.
- Es firmado por el exportador e importador y evidenciado por el documento de contrato respectivo, el cual contiene las características y provisiones de la transacción comercial externa, e incluye las condiciones de transporte, seguro y entrega, términos de pago, así como el **INCOTERM** que se acuerde entre las partes.

## ***Contrato Compra - Venta***

- El contrato entra en vigor una vez firmado, con salvedad de disposiciones gubernamentales, como por ejemplo, la aprobación de licencias de exportación y de importación, o el eventual pago por anticipado.
- Algunas precauciones deben ser tomadas por el exportador en lo referente a disposiciones vigentes en el país de destino.

## ***Contrato Compra - Venta***

- ***Algunos términos del contrato compra/venta, deben ser tomados en cuenta para elaborar el contrato de fletamento por viaje, y así evitar problemas que puedan costar miles de dolares en pérdidas.***

# *Términos Compra - Venta*

- *Product & quality, producto y calidad*
- *Quantity & volume, cantidad o volumen*
- *Delivery & destination, entrega y destino*
- *Laytime, tiempo de estadia o plancha*
- *Demurrage, demora*
- *Laydays, lay/can, delivery period*

*Ventana de carga*

# *Términos Compra - Venta*

- ***ETA: TIEMPO ESTIMADO DE ARRIBO***
- ***NOR: AVISO DE LISTO***
- ***INSPECTOR/SURVEYOR: VERIFICADOR O INSPECTOR***
- ***AGENCY: AGENTE NAVIERO***
- ***APPLICABLE LAW & ARBITRATION: LEY APLICABLE Y ARBITRAJE***
- ***LOADING PORT: PUERTO DE CARGA***

# INCOTERMS

- Términos elaborados por la Cámara Internacional de Comercio (I.C.C.) con sede en París, Francia.
- Redactadas por primera vez en 1936. Su mas reciente revisión se realizó en el año 2010 debido a la introducción de reglas relativas a la documentación de transmisión electrónica y tomando en cuenta la mayor utilización del transporte Multimodal.
- Tienen por finalidad la uniformidad de criterios sobre aspectos relacionados con el Comercio Internacional (Compra - Venta) y la interpretación de lo relacionado a esta materia.
- Establecen obligaciones para contratar el Transporte, pólizas de seguro, pago del flete, punto de entrega de la mercancía, lugar de traspaso de la propiedad, del riesgo, documentación relativa a la mercancía, operaciones aduaneras de entrada y salida de un país de la mercancía, permisos de exportación e importación, etc.

# INCOTERMS - Clasificación

# IncoTerms® 2020

Incoterms® 2020 Rules Responsibility Quick Reference Guide



Freight Collect Terms      Freight Prepaid Terms

Groups	Any Mode or Modes of Transport	Sea and Inland Waterway Transport	Any Mode or Modes of Transport
--------	--------------------------------	-----------------------------------	--------------------------------

Incoterms®	EXW Ex Works (Place)	FCA Free Carrier (Place)	FAS Free Alongside Ship (Port)	FOB Free On Board (Port)	CFR Cost and Freight (Port)	CIF Cost Insurance & Freight (Port)	CPT Carriage Paid To (Place)	CIP Carriage & Insurance Paid to (Place)	DAP Delivered at Place (Place) (Place)	DPU Delivered Place Unloaded (Place)	DDP Delivered Duty Paid (Place)
------------	-------------------------	-----------------------------	-----------------------------------	-----------------------------	--------------------------------	--	---------------------------------	---	--	---	------------------------------------

# Conocimiento de Embarque

## BILL OF LADING (BL o B/L)



For the vessel shown in PORT TO PORT B/L

**Start line**

B/L No. 1040

**SHIPPER**  
TEKMER, S.L.  
C/ SAN JOSÉ PERALES, 85  
46870 ONTEINTE (VALENCIA)  
SPAIN

**CONSIGNEE**  
TO THE ORDER OF JORDAN  
NATIONAL BANK.

**NOTIFY PARTY**  
MOHAMED ABU AND ZIYAD AL MOUTHASEB AND PARTNERS FOR TRADE AND  
INVESTMENT CO., 23,  
P.O. BOX 68008  
EAST JERUSALEM  
ISRAEL

**CARRIER:**  
ATLANTICA S.p.A DI NAVIGAZIONE

**PORT OF LADING:**  
VALENCIA SPAIN

**PLACE OF DELIVERY:**  
VALENCIA

**VESSEL:**  
EMMA MAERSK

**VOYAGE:**  
46

**FINAL DESTINATION:**  
ASHDOD

Description of Goods	Weight declared	Measurement
100% CONTAINER FOU/CL SHIPPER LOAD STOW AND COUNT HOUSE/HOUSE 110 CARTONS BLANKETS 100% COTTON, DELIVERY TERMS ON SHODOD	P 1800 KGS	
GOODS TO BE SHIPPED WITH CONFERENCE LINE SHIPMENT FROM SPAIN TO ASHODOD PORT FREIGHT PREPAID	T 2000 KGS	
SAID TO CONTAIN SHIPPER'S LOAD, STOW AND COUNT, UNSTOWING AND HANDLING CHARGES ON ACCOUNT OF GOODS.	3800 KGS	

**CLEAN ON BOARD**  
08/FEB/2012  
AGENCIA MARITIMA  
CONDOMINAS  
VALENCIA, S.A.

**ORIGINAL**

Rate	Amount	Prepaid	Collect
Freight & Charges			
Total No. of Packages for LCL			
Freight payable at			
PREPAID			
Signature			
AGENCIA MARITIMA CONDOMINAS VALENCIA S.A.			
Total No. of Containers for FCL			
Place and date of Issue VALENCIA 8/FEB/2012			
Total Charges			
No. of Original B/L THREE			

# *Resumen Histórico del Bill of Lading*

- ❖ Hasta 1590: simple recibo de las mercancías
- ❖ A partir de 1590: prueba de la existencia de un contrato, con presencia de verdaderos formularios tipo: españoles y holandese
- ❖ A finales del Siglo XVII aparece el concepto de título representativo de las mercancías.



# ***BILL OF LADING***

Documento de carácter comercial por medio del cual el Capitán de la nave o el cargador reconocen el embarque de cierta mercancía, bajo ciertas condiciones.

Instrumento negociable que viene a acreditar la propiedad de las mercancías transportadas por un buque.

Viene a constituirse en la prueba inequívoca de la existencia del contrato de transporte, así como, las condiciones cualitativas y cuantitativas que el expresa.

Es un recibo dado por un embarcador por la mercancía entregada, demostrando la existencia de un contrato de transporte marítimo y otorga derecho sobre la mercancía.

# ***BILL OF LADING***

Documento que da fe de recibo de la mercancías puestas a bordo de un buque, firmado por el Capitán o agente que se compromete en el contrato a transportarlas.

El BL hace prueba de un contrato de transporte marítimo y acredita que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado la mercancía, y en virtud del cual éste se compromete a entregarla contra la presentación del documento. Constituye tal compromiso la disposición incluida en el documento según la cual las mercancías han de entregarse a la orden de una persona determinada, a la orden o al portador.

# Conocimiento de Embarque (B/L)

- **CARRIER** ( *Transportista o Porteador o Naviera* )
- **SHIPOWNER** ( *Transportista o Porteador* )
- **SHIPPER** = Embarcador, Dueño de la carga, Consignador, Consignante, Despachador y Cargador
- **MERCHANT** ( *Comerciante, Consignador, Cargador,* )
- **CONSIGNEE** ( *Consignatario* )
- ***FORWARDER (FF), Consolidador***

## *Tips de los Bill of Lading*

- Es uno de los documentos más importante en el comercio marítimo.
- B/L tramp, es firmado por el Capitán en el puerto de embarque al recibir la carga.
- B/L liner, es firmado por el embarcador, agente o consolidador o por el Capitán.
- El buque hace la entrega de la mercancía al consignatario en el puerto de descarga contra la presentación del original del B/L.
- B/L otorga el derecho de tomar posesión de la mercancía a su legítimo titular, así como, el derecho de ceder o a transferir su propiedad mediante el endoso (tramp).

## *Tips de los Bill of Lading*

- En cabotaje el B/L se llama carta de porte (este no es endosable).
- B/L puede ser endosado en tramp (liner casi nunca) (el endoso parcial y al portador son nulos).
- El endoso se realiza por detrás del B/L o en una hoja adicional.
- Cuando el consignatario endosa el B/L pierde la facultad de poder reclamar la mercancía y el B/L adquiere el poder de título de valor.
- B/L cuando hay carta de crédito hay cesión de crédito.

# *Tips de los Bill of Lading*

- B/L tiene valor probatorio (prueba relativa y documento absoluto).
- El B/L solo, no produce la entrega de la mercancía debe haber algo consensual, el contrato de compra – venta (factura).
- Se elaboran máximo 3 originales. (Hologramas marcas de agua, medidas de seguridad).
- No hay limite de emision de copias del B/L.
- No son negociables, ¿debe ser firmado?, ¿Deben tener las cláusulas por detrás?
- El B/L es puro y simple.
- B/L limpio (no tiene reserva escritas).
- B/L sucio, tiene reserva escrita, se limita solo a lo que se escribe.

## *Tips de los Bill of Lading*

- Se requiere LOI si el original del B/L no llega al consignatario antes del arribo del buque al puerto de descarga o cuando se pierde el B/L.
- La LOI sirve para permitir la descarga de la mercancía.
- El B/L, en liner es :
  - Prueba de haber embarcado la mercancía.
  - Prueba del estado de la mercancía.
  - Un contrato de transporte.
  - Un contrato de adhesión.
- El B/L tiene valor probatorio (admite prueba en contrario).

## *Contenido del Bill of Lading*

- Nombre del buque.
- Lugar y fecha de emission.
- Tipo de carga (naturaleza, marcas, distintivos, n° de bultos, peso/vol.).
- Puerto de embarque y de destino.
- Consignor, cargador, suplidor (dirección).
- Consignee, consignatario (dirección).
- Dice contener y estado aparente de las mercancías.
- N° originales.
- Firma del porteador.
- Valor del flete, plazo convenido expresamente entre las partes, límites de responsabilidad.

# Clases o Tipos de B/L

## ➤ **NEGOCIABLE (Shipper's order B/L)**

Es endosable. Usado para operaciones comerciales que se realizan con letra a la vista o con carta de crédito.

## ➤ **NO-NEGOCIABLE.**

No es endosable (**Straight B/L**)

Se ha pensado, debido a la propagación del Fraude Marítimo, en quitarle al B/L su condición de negociabilidad y por tanto, despojarlo de su condición de título de valor.

## *Cantidad de B/L a Elaborar*

- Un juego completo de conocimientos de embarque está constituido por 1 a 3 originales y el número de copias no negociables solicitados.
- La Cámara de Comercio Internacional nos dice, en su trabajo de Incoterms, que “es usual emitir los conocimientos de embarque en varios originales, pero naturalmente, es de vital importancia para un comprador o para un banco que opere siguiendo sus instrucciones, asegurarse de que al pagar al vendedor, este entrega todos los originales EMITIDOS. (llamado juego completo o full set).
- Esto constituye una exigencia según las Reglas de la Cámara de Comercio Internacional sobre Créditos Documentarios”.

# *Ejemplos Prácticos de Conocimiento de Embarque Bill of Lading, B/L*





**B/L  
LINER**

08-16-05 18:12 FAX \*N\* TONAMI GLOBAL LOGISTICS CO., LTD.  
 ITOCHU LATIN AMERICA S.A. 2031859432 K/L No. KKLUJPN270070

**K LINE**  
KAWASAKI KISEN KAISHA, LTD.  
**BILL OF LADING**

SHIPPED ON BOARD, the goods or packages and to certain goods hereinafter mentioned in apparent good order and condition unless otherwise indicated in this Bill of Lading to be transported subject to all the terms of this Bill of Lading and to the engagements not hereby disclosed with liberty to proceed via any port or ports within the storage herein contracted for here Clause 4; for the port of discharge or so near thereunto as the ship can safely get and always subject to all stowage and conditions of water and weather, and there to be delivered or transhipped on payment of the charges thereon in the apparent good order and condition from ship's tackle or deck and, in case of bulk goods, from ship's pipe line connections on the ship where Carrier's responsibility shall cease.

It is agreed that the custody and carriage of the goods are subject to the following bills which shall govern the relations, whatsoever they may be between the shipper, consignee, and the Carrier, master and ship in every contingency, whatsoever and whenever occurring, and also in the event of deviation, or of unseaworthiness of the ship or the loss of loading or reception of the voyage or subsequently, and none of the bills of this Bill of Lading shall be deemed to have been waived by the Carrier unless by express waiver in writing signed by a duly authorized agent of the Carrier.

SEE TERMS OF CARRIAGE AND OTHER TERMS ON REVERSE

Origin: **JINSEI MARU** Port of loading: **YOKOHAMA, JAPON**  
 Part of discharge: **PUERTO CABELLO, VENEZUELA** For Transhipment to (See Clause 11) / Part destination for the Shipper's reference only

Marks and Numbers	No. of Packages or Units	Kind of Packages or Units / description of goods	Gross weight	Measurement
ENCABA, C.A. VALENCIA-VENEZUELA VIA PUERTO CABELLO P.O. 3990 C/NO. 1 HECHO EN JAPON	1 UNIDAD UNA (1) UNIDAD VEHICULO PARA TRANSPORTE DE MERCANCIA CHASIS CABINADO ISUZU-NQR75TL-5QKXFFJT CODIGO ARANCELARIO : 8704.22.00 "FLETE PAGADO AL ARREGLO"		2,810	M3 30.268
Total No. of Packages or Units (in words)			2,810	30.268

Freight and Charges	Revenue Tons	Rate	Per	Prepaid	Collect
O. FRT (110)	30.268	USD87.00/M3		USD2,633.32	
GASTOS DESTINO	30.268	USD1.00/M3		USD30.27	
RECGO MNDA CRIENTE		65.75%		USD1,766.24	
RECGO DE CMBSTIBLE	30.268	USD31.34/M3		USD948.60	
PANAMA CANAL SCHG	30.268	USD0.75/M3		USD22.70	
"FLETE PAGADO AL ARREGLO"			TOTAL	USD5,401.13	

Received at <b>08-08-05in JPY113.44 (USD)</b>	Received at <b>TOKIO, JAPON</b>	Received at <b>TOKIO, JAPON</b>
Total prepaid in local currency <b>JPY612,704</b>	Rate of original B/L <b>TRES (3)</b>	Place and date of issue <b>KAWASAKI KISEN KAISHA, LTD.</b>

By \_\_\_\_\_

ICCS B/L

US\$5,401.13

Form: KBL 4 (REV. 03) Printed in Japan 10A Standard Form B1









El  
ENDOSO

Se sugiere  
Endosar por  
la parte  
posterior  
del B/L

ELECTRONIC BILL OF LADING  
ORIGINAL

**ENERGY FREIGHT SYSTEMS CORP.**

Shipper/Exportador/Remitente <b>CONSTRUCTORA NORBERTO ODEBRECHT S.A.</b> AV. PROF. FERREIRA REIS N 76 STO CRISTO FONE: ( 21 ) 2559-3000 RIO DE JANEIRO - RJ CEP: 20220900 CNPJ: 15.102.288/0002-48 <span style="float: right;">BRAZIL</span>		DOCUMENT NUMBER <span style="float: right;">B/L No.</span> <span style="float: right;">19.2.3.08.11.002</span>		
Consignee / Consignado a <b>CONSTRUCORA NORBERTO ODEBRECHT DE PANAMA S.A.</b> TORRE DE LAS AMERICAS - B, PISO 6, OF.605B PUNTA PACIFICA CIUDAD DE PANAMA, PANAMA		Export reference / Referencia: Exportacion  Forwarding agent / Agente Embarcador <div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px;"> <b>Entreguese</b>  <b>Energy Freight Panamá, S.A.</b>  <b>Como Agente</b>            Firma: <i>[Signature]</i>            Fecha: 15-12-08         </div>		
Notify Party / Desti. Notificación de llegada a <b>CONSTRUCORA NORBERTO ODEBRECHT DE PANAMA S.A.</b> TORRE DE LAS AMERICAS - B, PISO 6, OF.605B PUNTA PACIFICA CIUDAD DE PANAMA, PANAMA		Date of Issue / Fecha de Emisión: 15-12-08		
Place of Receipt / Carga Recibida en:		Loading pier/terminal / Terminal de Embarque		
Vessel name / Vapor <b>TYRUSLAND VY. 85809</b>	Voy No. / Viaje/Port of Loading / Puerto de Carga <b>SANTOS</b>	Type of move / Tipo de Movimiento		
Port of Discharge / Puerto de Descarga <b>FUERTO DE MANZANILLO</b>	Delivery / Entrega Final			
PARTICULAR FURNISHED BY SHIPPER				
Marks and Numbers / Marcas y Números	No. of Pags. / No. de Folios	Description of packages and goods / Descripción según embarcador	Gross Weight / Lbs/Libras/Kilos	Measurement / Medidas
<b>FDMAR-PDM PROYECTO DOS MILES</b> <b>00451171-2</b> <b>40' FR ( NO SEAL ) QTY:14</b> <b>PESO BRUTO: 4.381,00</b> <b>NOBU452913-9</b> <b>40' OT LACRE: 034805 QTY:76</b> <b>PESO BRUTO: 12.995,50</b> <b>OCEU890721-4</b> <b>40' OT LACRE: 032831 QTY:18</b> <b>PESO BRUTO: 7.400,00</b> <b>TOLU495550-9</b> <b>40' OT LACRE: 034846 QTY:08</b> <b>PESO BRUTO: 6.840,00</b>		<b>02 VOLUMES BREAK BULK-03X40'OT-01X40' FR</b> <b>CONTENIDO:118 VOLUMES SENDO: CENTRAL SEMI-MOVEL</b> <b>MEZCLADORA P/CONCRETO MARCA SCHIEING STETTER</b> <b>MODELO M-2 CAP 94 M3/HERMESCLADOR 4 TOLVAS DE</b> <b>AGEDONES DE 15M3 COMO 02 SILOS DE CEMENTO DE 100</b> <b>TONELADAS C/ TODOS OS ACESSORIOS. No. SERIE:</b> <b>8000014.00 ANO: 2008</b> <b>NCM: 84793295 P. LIQUIDO: 55.495,000</b> <b>RE: 081866295-001</b> <b>DOE: 2281391061/7</b> <b>FRETE: USD 51.362,36</b> <b>CLEAN BY SHIPPER</b> <b>SHIPPED ON BOARD+FRETE PREPAID</b>	<b>55.995,000KGS</b>  <b>496,55m3</b>	
<b>FREIGHT PREPAID</b> <b>CARRIER RESERVES THE RIGHT TO REQUEST A DEPOSIT FOR THE USE OF ITS</b> <b>THESE COMMODITIES, TECHNOLOGY, OR SOFTWARE WERE EXPORTED FROM THE UNITED STATES IN ACCORDANCE</b> <b>THE EXPORT ADMINISTRATION REGULATIONS. DIVERSION CONTRARY TO US LAW PROHIBITED.</b> <small>Consent to a bill of lading, presentation, or release of any release directly, which would be invalid under the United States Shipping Act, 1996 as amended.</small> <small>DECLARED VALUE: _____ READ CLAUSES TO HERE OF CONCERNING EXTRA FREIGHT AND CARRIER LIMITATIONS OF LIABILITY</small>				
FREIGHT RATES CHARGES WEIGHTS AND OF MEASUREMENTS PAYABLE AT (452)M BY ENERGY FREIGHT SYSTEMS CORP.		DATED AT: SANTOS By: ENERGY FREIGHT PANAMA AGENT FOR THE CARRIER		
OCEAN FREIGHT CHARGES ON	PREPAID USD	COLLECT		
TOTAL CHARGES				

27 / 11 / 2008 B/L No.  
19.2.3.08.11.002



# *Carta de Indemnización*

## *Letter of Indemnity (LOI)*



## ***Carta de Indemnización - LOI***

***Un documento mediante el cual, el cargador o consignatario se compromete a liberar al transportista, si en el puerto de carga y/o descarga se le hace algún reclamo por pérdida, cantidad, calidad, daños y hechos dañosos asociados con ésta y condición de la mercancía, derivados de la mencionada recepción o entrega de la mercancía.***

***La LOI pueden ser sustituidas en algunos casos por una fianza.***

## ***Carta de Indemnización - LOI***

- ***El consignatario libera al dueño del buque de responsabilidad por la instrucción que le está ordenando.***
- ***Su uso contribuye a realizar la descarga y evita grandes demoras.***
- ***La utilización del LOI debe ser conservadora.***

## ***Uso de la Carta de Indemnización - LOI***

- ***Cuando no llegan los B/L originales al puerto de descarga.***
- ***Cuando cambian los volúmenes a ser descargados en uno o más puertos.***
- ***Cambio de puerto o de muelle de descarga.***
- ***Por cambios de destino.***
- ***Por cambio en los volúmenes en los puertos de descarga.***



Autof MDC02 on PDVMAAIIHA QcMIOI116P17 11101NI  
 l.oJ.ori.lad o uv...\_1  
 Ao cssl \*ri NRVIPPCN, CCtP> \*A ><ltV!PXI, CSSPI en MAVJ;)PCN CC  
 MPDCO, CSCP4 \*D HaVIPPCM  
 a...-10. t01 :NO VIDIVLS:IT L\*:D

flOM PIJY KARIO. CAIACA.I KPDCO/2 \*\*

'OR'GIT TO M.IAVD' CAUCAI f M":1f WJS R. GL:.

RE: M/T STENA CONCERT V-022 - L.O.I. WORDING/ KARAVEN

FJiD ATTAOI&D liO: NORDIU'O DUZ TO NO ORIGIILS B/ qn b<JAitD, Vt.514&  
 fill l:' «r' AH) U'tURN

OIJOTI

DBAA SUTS.

S.&/M.11;.

THE ABOVE GOODS WERE SHIPPED ON THE ABOVE VESSEL BY \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_, BUT THE RELEVANT BILLS OF LADING HAVE NOT YET  
 ARRIVED.

WE HEREBY REQUEST YOU TO DELIVER SUCH GOOD TO MESSRS. \_\_\_\_\_,  
 \_\_\_\_\_, WITHOUT PRODUCTION OF THE  
 BILLS OF LADING.

SSR. I. --  
 III ACCORDNIC. MI111 OUR RKQUI5-it".

2.tN '11IB BVRUI'OP A>\*.V PROC18DU."C8 ea150 cio MAINST YOU OI J.J.v  
 01' YUVM. Ut.KYNU'all Ut 1\LAJf# LN CO:ON 1feTM Tita DSL VX&' 01' nJC  
 000D0 #s l\Oib TO PAOVfIX YOC' OR nm:M PROM I'Ufi TO TINI OM  
 Di>CA.11) W'hI cvrrICJdn' 'TO Dlfh"D) THa s..M&

J. JP 'mE V&SSKL Oa AWW oncn VZ:SSIL Oa PROPDTY BEL ONIOICQ 1'0 YOO  
 SMOULO - M:aaInD ca DST.oIt:SC OR IT 'TRI AU.&ST DI":DT:O:I  
 'n:RAIIIOI' Cl<)OU) 9t' nct.LV fC) to Tt>JI OD(.11'n ..... "ii9  
 onUIJ CIDCaITY .U HAY U UiQUIJtm TO r.tavnlf SUOI 1111S':' 09: DrT'n-  
 TION ca TO S-cun 1"ms ULU.Sa OP SUCH VUSII. OR PhOPDTT A". 11 TiiDDIN1 py  
 YOU fit aUPICT OP N>Y LOSS. DJ.K1.Git: Oll U,j'0':3SJ CAUJII> 8Y  
 s.tJCH Al:P.ST Oa Zi&ft)."f IOlf WKr.t:U Oll NOT TBE SJ.KS: KAY IE .nrl:'t'1tr>.

4. AS SOON AS ALL ORIGINAL BILLS OF LADING FOR THE ABOVE GOODS SHALL



## ***Carta de Protesta - Letter of Protest***

- ***La emite el buque o el Terminal o Puerto.***
- ***Su uso contribuye a que en caso de un conflicto o arbitraje permita aclarar los hechos que causaron alguna potencial demora o responsabilidad del hecho.***
- ***Es muy común en los terminales petroleros a nivel mundial.***



# Primera Academia Marítima Online de Latinoamérica



## Consemar Group Venezuela (Head Office)

 Torre Johnson & Johnson, Piso 4, Ofic. C, Av. Rómulo Gallegos  
Urb. Los Dos Caminos, Caracas.

 +58 212 2975589 / 2394065

 +58 424 2439115 / 414 1236250



CONSEMAR GROUP C.A. - Venezuela  
gerop@consemargroup.com.ve



CONSEMAR GROUP EUROPE / Valencia – España  
europe@consemargroup.com



CONSEMAR GROUP PANAMÁ S.A.  
managerpanama@consemargroup.com



CONSEMAR GROUP Inc. – HOUSTON, TEXAS, USA  
consemar\_usa@consemargroup.com