

REGULACIONES PARA EL SISTEMA DE CONSULTAS ENTRE ARMADORES Y USUARIOS.
Resolución Consejo/Dirección de Marina Mercante No. 3. RO/ Sup 67 de 28 de Abril del 2000.

EL CONSEJO NACIONAL DE LA MARINA

MERCANTE Y PUERTOS

Considerando:

Que el artículo 14 de la Decisión No. 314 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, publicada en la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena número 102 del 18 de febrero de 1992 y promulgada en el Registro Oficial No. 897 del 19 de marzo de 1992, establece que los Países Miembros del Grupo Andino, fortalecerán los sistemas de consultas entre las empresas de transporte marítimo y los usuarios, con miras a lograr entendimientos mutuos sobre las condiciones económicas del transporte;

Que la Ley de Facilitación de las Exportaciones y del Transporte Acuático, expedida el 23 de marzo de 1992, publicada en el Registro Oficial No. 901 del 25 de los mismos mes y año, en su Art. 26, establece el sistema de consulta entre armadores y usuarios, encargando a este Consejo su regulación;

Que mediante Resolución No. 014/92 expedida el 8 de julio de 1992, publicada en el Registro Oficial No. 988 del 29 de los mismos mes y año, se expidieron las REGULACIONES PARA EL SISTEMA DE CONSULTAS ENTRE ARMADORES Y USUARIOS;

Que en la actividad naviera en general y en el transporte marítimo en particular, se han originado cambios operativos y técnicos que ameritan una actualización de las disposiciones señaladas en la Resolución No. 014/92;

Que la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral luego de varias reuniones con delegados de organizaciones e instituciones privadas y públicas relacionadas con el comercio exterior, ha elaborado un documento que procura fortalecer y dinamizar el sistema de consultas entre armadores y usuarios; y,

En uso de la facultad que le conceden los artículos 22 y 26 de la Ley de Facilitación de las Exportaciones y del Transporte Acuático.

Resuelve:

EXPEDIR LAS SIGUIENTES REGULACIONES PARA

EL SISTEMA DE CONSULTAS ENTRE ARMADORES

Y USUARIOS, Y PARA EL REGISTRO DE

TARIFAS BASICAS Y RECARGOS

Art. 1.- DEFINICIONES.- Sistema de Consultas.- Es el intercambio de pareceres u opiniones sobre las tarifas básicas de los fletes marítimos, los recargos y otras condiciones de transporte, a fin de que exista un entendimiento entre las partes.

1.1 Las empresas navieras y/o las agencias navieras que los representan, proveerán en forma permanente los fletes marítimos y en especial cuando exista un cambio en la tarifa básica o en los recargos, a las instituciones que representan a los usuarios de manera individual o colectiva, del transporte marítimo, con la finalidad de implementar el sistema de consultas.

Ambito de la consulta.- Serán objeto de consulta:

- a) Los cambios del nivel general de fletes marítimos;
- b) Los cambios en los recargos;
- c) Los cambios en las condiciones generales de la tarifa básica;
- d) La imposición de recargos por parte de las conferencias marítimas y/o las empresas marítimas en forma particular;
- e) Los contratos de servicios, su establecimiento o los cambios de su forma o de sus condiciones generales, sólo podrán hacerse entre las partes por su carácter de confidencialidad; y,
- f) Las condiciones económicas del transporte marítimo por efecto de la distribución del tráfico, los acuerdos de escala o de salida en un tráfico y la disponibilidad de bodega.

1.2 El flete marítimo.- Se define como la tarifa básica del transporte de mercaderías en un buque, de un puerto a otro, más los recargos que son gastos que se aplican a la carga, y que condicionan la responsabilidad y el costo del flete.

1.3 Partes intervinientes en la consulta.- La consulta se efectuará entre la compañía naviera y/o la agencia que representa a una compañía naviera y los usuarios del transporte marítimo.

1.4 Cuando se presente un cambio de tarifas que registre una compañía naviera en la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, ésta notificará a los usuarios interesados el nuevo registro, en un plazo de cuarenta y ocho horas.

Art. 2.- MECANISMO DE CONSULTA.- Cuando exista una variación en la tarifa o en los recargos, los usuarios del transporte marítimo elevarán una consulta escrita a los armadores y/o a sus agencias, y la negociación se hará sobre la tarifa básica y/o los recargos, dependiendo de lo que se ha solicitado.

Art. 3.- REGISTRO DEL FLETE MARITIMO.-

3.1 Conforme lo señala el artículo 20 de la Ley de Facilitación de las Exportaciones y del Transporte Acuático, es obligación de las empresas navieras que operan en el transporte de carga de importación y/o exportación registrar previamente en la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral sus tarifas de fletes. Es obligación de las empresas navieras nacionales informar sobre los contratos de fletamento, arrendamiento o convenio bajo los cuales operan.

3.2 Tal como lo dispone el Art. 36 del Reglamento de la Ley de Facilitación de las Exportaciones y del Transporte Acuático, las empresas navieras nacionales y extranjeras que modifiquen las tarifas básicas de fletes y los recargos registrados, tanto en importación como en exportación se sujetarán al siguiente procedimiento:

- a) Cuando la modificación constituya disminución del valor, se registrará la nueva tarifa básica y/o recargos por lo menos con veinticuatro horas de anticipación a la fecha del embarque de las mercancías;
- b) Cuando la variación constituya aumento del valor, la nueva tarifa básica y/o recargos se registrará por lo menos con treinta días calendario de anticipación a la fecha del primer embarque;

c) Cuando como producto de la negociación de la consulta se establezca una nueva tarifa básica y/o recargos, los mismos serán notificados por los armadores, y/o la compañía naviera, a la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral para su registro correspondiente, manteniéndose el tiempo de treinta días calendario de la notificación original que trajo como consecuencia la consulta;

d) Cuando se trata de fijar tarifas de fletes de productos no registrados, se procederá a su registro por lo menos con veinticuatro horas de anticipación a la fecha del primer embarque; y,

e) Las empresas navieras nacionales y extranjeras que ocasionalmente presten el servicio de transporte de carga de importación y/o exportación, deberán registrar las tarifas de fletes ante la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral, por lo menos con setenta y dos horas de anticipación al zarpe o arribo de la nave a puertos ecuatorianos.

3.3 Las tarifas se registrarán por regiones dentro de un tráfico marítimo regular, por áreas geográficas, por puertos y productos.

Art. 4.- INFRACCIONES

4.1 Se considera infracción cuando un armador o una empresa naviera y/o la agencia naviera que lo representa, cobra una tarifa básica o recargos diferentes a los valores registrados en la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral, de acuerdo con lo que establece el artículo 22 de la Ley de Facilitación de las Exportaciones y del Transporte Acuático.

4.2 No constituye infracción, cuando el cobro indebido es producto de un evidente error en la emisión del conocimiento de embarque u otro documento que contenga la tarifa y/o recargos que se han cobrado. En estos casos, procederá la devolución o el pago adicional por los montos materia de este error.

Art. 5.- PRESENTACION Y PLAZO PARA LAS RECLAMACIONES.

5.1 Cuando un usuario se sienta afectado presentará por escrito el reclamo respectivo, amparado por documentos originales, o fotocopias legalizadas, a la Autoridad Marítima, quien dará el trámite que corresponda de acuerdo con las disposiciones legales vigentes.

5.2 Los transportistas ejercerán su derecho de defensa dentro de los quince días hábiles a partir de la notificación de la Autoridad Marítima.

5.3 En los casos de las infracciones señaladas en el Art. 4, los usuarios, en forma individual o colectiva, podrán ejercer su derecho a reclamo en un plazo máximo de hasta treinta días hábiles, contados a partir de la fecha de embarque o descarga de las mercancías en puerto ecuatoriano.

Art. 6.- DE LAS SANCIONES.- De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 22 de la Ley de Facilitación de las Exportaciones y del Transporte Acuático, de comprobarse la infracción, la Autoridad Marítima aplicará las siguientes sanciones:

a) Cuando se apliquen fletes mayores a los registrados se sancionará: la primera vez con multa del diez por ciento (10%) del valor del flete; en caso, de reincidencia se sancionará con el veinte por ciento (20%) adicional y así sucesivamente, hasta una multa máxima del cincuenta por ciento (50%) del valor del flete aplicado en perjuicio del usuario; y,

b) Cuando se apliquen fletes menores a los registrados se sancionará: la primera vez con una multa del cinco por ciento (5%) del valor del flete registrado; en caso de reincidencia se sancionará con el quince por ciento (15%) adicional; así sucesivamente, hasta una multa máxima del cincuenta por ciento (50%) del valor del flete aplicado.

Art. 7.- GLOSARIO DE TERMINOS

7.1 El Glosario de Términos constituye un adéndum a la presente resolución.

7.2 Si como producto de la negociación entre el armador, la compañía naviera y/o agencia que representa a una compañía naviera y los usuarios del transporte marítimo, se establece otro recargo, el adéndum sólo podrá ser modificado a través de una resolución del Consejo Nacional de Marina Mercante y Puertos.

Art. 8.- En el plazo de 180 días a partir de la vigencia de la presente resolución, las empresas navieras y los usuarios del transporte marítimo, en consenso podrán solicitar a través de la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral los cambios o modificaciones que se ameriten al sistema de consultas implementado con esta resolución.

Art. 9.- Derógase la Resolución No. 014/92 del 8 de julio de 1992, publicada en el Registro Oficial No. 988 del 29 de los mismos mes y año.

Art. 10.- La Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral será la encargada de velar por el cumplimiento de la presente resolución, la misma que entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación en el Registro Oficial.

ADENDUM

GLOSARIO DE TERMINOS

TARIFA BASICA.- Es el costo de efectuar el transporte marítimo de un puerto a otro. En esta tarifa se consideran los términos de embarque que condicionan el costo final de la tarifa básica y que son: A. Para carga convencional sólida

1) Términos Generales (Liner Terms).

Es el flete del transporte de las mercancías de puerto a puerto y que además asume los costos de subir las mercancías del muelle al buque, estibarla y desestibarla, bajarla al muelle de destino.

2) Contratación FIO/FIOST (Free in and out/Free in and out Stowed Trimmed).

En esta modalidad el naviero solo se hace cargo del transporte de la carga de un puerto a otro puerto y queda liberado de los gastos y la responsabilidad del embarque, estiba, desestiba y la descarga/trimado.

3) Contratación FILO (Free in liner out).

Es el traslado de la mercadería de un puerto a otro puerto, así como de la desestiba y la descarga en el puerto de destino. Los gastos de embarque estiba son por cuenta del embarcador.

4) Contratación LIFO (Liner in free out).

Es decir que el transportista en sus tarifas solo contempla el embarque, la estiba y el transporte de un puerto a otro, siendo la desestiba y la descarga por cuenta del consignatario.

TERMINOS Y NOMENCLATURA EN EL MANEJO DE CONTENEDORES

1.- SERVICIO INTERMODAL.

Es el servicio de transporte que se efectúa entre dos puntos usando dos o más medios de transporte diferentes, de acuerdo con los requerimientos efectuados por el contratante de la carga.

2.- TARIFAS DE SERVICIOS.

2.1 Servicio Puerta (DOOR).

El transportista es responsable de transportar la carga desde la bodega definida por el embarcador hasta el puerto de embarque, y/o desde el puerto de descarga hasta la bodega definida por el consignatario. Adicionalmente, el transportista es responsable de coordinar el movimiento del contenedor vacío en el puerto de origen, como así mismo el movimiento del contenedor vacío en destino. Todos los costos relacionados son por cuenta del transportista.

1.1 Inland Container Yard Service (ICY).

El Inland Container Yard es un lugar donde el transportista recibe y entrega la carga, esto puede ser una rampa de ferrocarril, o un depósito de camiones, dependiendo del lugar y la modalidad de transporte utilizada.

El transportista es responsable de transportar la carga desde el Inland Container Yard al puerto de embarque y desde/hacia el puerto de descarga al ICY en destino. El usuario es responsable, a su costo, de transportar el contenedor vacío en origen, desde el depósito hasta la bodega, y/o devolver el contenedor vacío en destino al depósito designado por la línea naviera.

2.2 Servicio Puerto (PORT).

La línea naviera es responsable de transportar la carga desde el puerto de embarque hasta el puerto de descarga. El usuario es responsable a su costo, de transportar la carga desde la bodega del usuario en origen, hasta el puerto de embarque, y/o desde el puerto de descarga hasta la bodega del usuario en destino. Adicionalmente, el usuario es también responsable a su costo del movimiento del contenedor vacío desde el depósito a la bodega en origen, y/o del movimiento desde la bodega al depósito en destino.

3.- CONDICIONES DE LLENADO Y VACIADO DE CONTENEDORES.

3.1 Condición FCL (FCL), Full Container Load.

Las cargas son embarcadas, estibadas y contadas en el contenedor, por cuenta y responsabilidad del usuario.

3.2 Condición LCL (LCL), Less Container Load.

Las cargas son embarcadas, estibadas y contadas en el contenedor, por cuenta y responsabilidad de la línea naviera.

La operación antes descrita, se efectúa en el lugar designado por la compañía naviera.

3.3 Combinaciones.

De acuerdo a lo mencionado en 3.1 y 3.2, se pueden hacer las siguientes combinaciones dependiendo si la condición de llenado o vaciado fue debidamente acordada con el embarcador o consignatario.

- FCL/FCL

- FCL/LCL

- LCL/FCL

- LCL/LCL

4.- OTROS TERMINOS

4.1 House (HOUSE)

Esta condición establece que la línea naviera autoriza al usuario para que disponga del contenedor un tiempo determinado, y posteriormente devolverlo vacío al depósito definido por la línea naviera.

4.2 Pier (PIER)

El contenedor no debe salir de los recintos portuarios y debe ser vaciado en el puerto.

4.3 Combinaciones

House/Pier House/House Pier/House Pier/Pier

5.- NUEVOS TERMINOS DE TRANSPORTE.

5.1 Door/Door

El servicio Door es efectuado en origen y en destino.

5.2 Door/Port

El servicio Door es efectuado en origen y servicio Port en destino.

5.3 Door/Inland CY

El servicio Door es efectuado en origen e ICY en destino.

5.4 Port/Door

El servicio Port es efectuado en origen, y el servicio Door en destino.

5.5 Port/Inland CY

El servicio Port es efectuado en origen, y el servicio CY es efectuado en destino:

5.6 Port/Port

El servicio Puerto es efectuado tanto en origen como en destino.

5.7 Inland CY/Inland CY

El servicio ICY es efectuado tanto en origen como en destino.

5.8 Inland CY/Port

El servicio ICY es efectuado en origen, y el servicio Port en destino.

5.9 Inland CY/Door

El servicio ICY es efectuado en origen, y el servicio Door en destino.

6.- RECARGOS EN LOS CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE.

6.1 En los conocimientos de embarque ALL IN que significa todo incluido, los recargos son cero (o), excluido THC y Document Research Charge.

6.2 En otros conocimientos de embarque, con la finalidad de estandarizar el flete en el mercado naviero se utilizan los siguientes recargos:

1.- Cargo por Manipuleo en Terminal TERMINAL HANDLING CHARGE (THC).

Corresponde al costo que aplica el terminal por el manipuleo del contenedor.

2.- Tasa por Documentación

DOCUMENTATION FEE (DF).

Corresponde al cobro por emisión física del juego de conocimientos de embarque.

3. Peaje al Canal de Panamá

PANAMA CANAL TOLL (PC).

Recargo implementado en función a la variable de incrementos en costos por paso del Canal de Panamá.

4.- Recargo por Seguro

SECURITY SURCHARGE (SS).

Recargo en función a factores de seguros.

5.- Factor de Ajuste de Combustible

BUNKER ADJUSTMENT FACTOR (BAF).

Recargo en base al costo del bunker en el mercado internacional.

6.- Factor de Ajuste Monetario (CAF).

Se aplica cuando el dólar sufre variaciones en relación a otras monedas internacionales.

7.- Recargo por Congestión Portuaria

Se aplica cuando el o los puertos de recalada regular sufren escasez de atracadero.

8.- Recargo por Temporada Alta PEAK

SEASON SURCHARGE (PSS).

Recargo por temporada alta de carga con el fin de cubrir sobrespacios requeridos a un destino fijo.

9.- LCL SURCHARGE

En caso de que se cambie la modalidad y la carga deba ser recibida o entregada suelta por la línea.

10.- Recargo por Carga Peligrosa

HAZARDUS CARGO SURCHARGE (IMO).

Por cargas peligrosas (IMO) va acorde a su código.

11.- Recargo por Sobreancho

OVERWIDTH SURCHARGE (OW).

En caso que las dimensiones de la carga sobrepasen el ancho de un contenedor causando pérdida en la estiba y espacio de las naves.

12.- Recargo de Sobrealto

OVERHIGHT SURCHARGE (OH).

En caso que las dimensiones de la carga sobrepasen el alto de un contenedor causando pérdida en la estiba y espacio de las naves.

13.- Recargo por Porteo

PORTEO SURCHARGE.

Por concepto del movimiento gancho/terminal y viceversa (depende de la condición del flete).

Cualquier otro costo que no tenga relación con la tarifa básica o los recargos descritos anteriormente y que cobre la agencia naviera al consignatario o al embarcador, se considera como costo administrativo, y por lo tanto siendo un asunto comercial de las agencias navieras, la Autoridad Marítima no tiene ninguna injerencia.