



Diplomado Internacional
de Logística y Transporte
FIATA

2022

Módulo: Transporte Marítimo y Puertos

Tema: Costeo - Pricing





CAPÍTULO 6 - PRECIO DEL FLETE MARÍTIMO

Objetivos de aprendizaje:

Para habilitar a sus estudiantes

- Comprender la estructura básica de tarifas tanto en el envío regular como en el fletado.
- Conocer la terminología utilizada en el cálculo de las tarifas.

Los niveles de flete de envío podrían ser más altos debido a un mayor valor de la mercancía o si es una carga perecedera, requiere un manejo más cuidadoso y una prima de seguro mayor, otros factores que influyen en los niveles de tarifas son las mercancías a distancia, si se trata de transbordos, Tasas portuarias o calidad de la infraestructura, impacto de aumentos de bunker u otros recargos, por lo tanto, intensidad numérica de la competencia o cantidad de jugadores en esa ruta.

En los últimos años se puede concluir que los costes del transporte marítimo han disminuido más que aumentado. Algunas de las razones son: la influencia de muchos servicios independientes, el aumento de la contenerización que resultó en una mayor eficiencia y la implementación de buques más grandes.

1. Precios en el envío regular

Objetivos:

Para habilitar a sus estudiantes

- Conocer los tres tipos de tarifas de conferencias y los conceptos básicos en la fijación de tarifas de flete en el transporte marítimo de línea.
- Comprender los principios básicos y métodos de cálculo de tarifas en los servicios de línea de carga convencional y de contenedores, y los términos de transporte de línea que aplican.
- Además de la tarifa marítima básica, ser consciente de que existen otros costos y recargos, y saber cuándo puede aplicarse qué tipo de recargo.
- Comprender la diferencia entre la comisión del transportista y los reembolsos del sistema en el envío de línea.
- Dominar las tres funciones que asume el conocimiento de embarque en los servicios de línea y la información generalmente contenida en un conocimiento de embarque.



Tema: Costeo - Pricing



- Comprender los diferentes tipos de conocimientos de embarque en la práctica y las implicaciones legales asociadas a cada uno. El alumno debe poder explicar en qué circunstancias se utilizan los conocimientos de embarque y por qué.
- Conceptos básicos en el cálculo del flete marítimo.

Dos factores básicos que afectan la fijación de tarifas en el transporte marítimo de línea son los factores relacionados con el puerto y la distancia y los factores relacionados con la carga.

Hay tres tipos de tarifas para conferencias, incluidas las tarifas de productos básicos, las tarifas de clase y las tarifas de clase básica. En la primera categoría, las tarifas se cotizan individualmente para varios cientos de productos básicos; en la segunda categoría arancelaria, los productos específicos se agrupan en un número limitado de clases. La tercera categoría representa tarifas que son una combinación de las otras dos.

Algunas tarifas comunes generales para bienes son: Mercancía de tiendas departamentales DSM, Freight all Kind F.A.K., artículos de plástico, piezas de maquinaria, maquinaria, neumáticos, artículos eléctricos, materiales de construcción y productos alimenticios. El precio variará según el tamaño del contenedor, la necesidad de refrigeración o atmósfera controlada. Además, según el tipo de contenedor a utilizar o servicio a utilizar por ejemplo BB (Break Bulk) o RORO o artículos a granel que no quepan en un contenedor regular o maquinaria pesada que sea autopropulsada.

Hasta hace poco, el sector del transporte marítimo regular estaba controlado en gran medida por conferencias marítimas. Las conferencias establecen tarifas, programando los fletes a los que se transportarán las mercancías. Existe una conferencia para cada ruta comercial principal. Sin embargo, desde mediados de la década de 1970, muchos transportistas independientes (forasteros) han entrado en el sector del transporte marítimo de línea y han fijado sus tarifas sobre la base de "lo que soportará el tráfico", aplicando esencialmente técnicas de precios de mercado.

Ha habido un cambio importante en el mercado en los últimos años, desde que se abolieron los acuerdos de la conferencia de transporte marítimo en Europa. Sin embargo, en las Américas en general y en la región centroamericana en particular, el comercio con Estados Unidos es de importancia clave en la economía. Los Estados Unidos a través de la Comisión Federal Marítima tienen reglas de cumplimiento estrictas que incluyen transportistas y NVOCC y permiten conferencias o acuerdos de discusión.



Como parte de las reglas de la FMC, todos los transportistas marítimos y las conferencias de transportistas deben publicar una tarifa. Las tarifas están abiertas para inspección pública y muestran todas las tarifas, cargos, clasificaciones, reglas y prácticas entre todos los puntos o puertos en sus rutas de servicio. Una práctica común es la firma de Acuerdos de Contrato de Servicio entre los transportistas y los transatlánticos en los que se compromete un volumen mínimo dentro de una determinada cantidad de tiempo para uno o diferentes productos y tipos de contenedores o volumen de carga. En esos casos, el remitente negociará una mejor tarifa.

El CADA (Acuerdo de Discusión Centroamericano)

Un convenio principal de Conferencia o Tarifa que incluye a Panamá es CADA (Acuerdo de Discusión Centroamericana) que presenta tarifas comunes, recargos, recargos por temporada alta entre otros e incluso políticas de demora, con la FMC. El propósito del Acuerdo es desarrollar un consenso para fomentar el comercio y la estabilidad en el comercio y, al mismo tiempo, mantener la libertad de competencia del transportista.

Es importante recordar que Panamá es el principal punto de transbordo en las Américas y el Canal de Panamá el centro del transporte marítimo de la región. Todos los transportes marítimos importantes hacen escala en puertos panameños o al menos cruzan el Canal de Panamá de camino a su destino final.

La mayor parte de la carga en contenedores que llega a los puertos panameños, el destino final es un país diferente dentro de la región.

La carga que llega a Panamá, además de los contenedores a transbordar, puede trasladarse a dos territorios aduaneros diferentes.



Zonas Francas (Zona libre de Colón en el Caribe y Panamá en el lado del Pacífico) donde la carga se descargará y revenderá a otro país o despejará para consumo local.

La carga se despacha y se entrega al territorio aduanero panameño para consumo local.

Influencias de la carga disponible en las tarifas

Cuando se produce un desequilibrio en el transporte, a veces se cierran acuerdos de precios especiales. Esto sucede, por ejemplo, cuando hay demasiado tonelaje para muy poca carga. A veces, los contenedores se aceptan al precio de costo o por debajo del mismo. Las razones para hacerlo pueden ser:

- El contenedor está de regreso en el lugar donde la carga está disponible; a veces es más económico que transportar contenedores vacíos. Los contenedores llenos pueden generar ingresos adicionales, como THC y estadías. Además, los contenedores se devuelven al depósito correcto debido a la carga.

También existe la posibilidad de que el mercado no tenga suficiente carga para llenar un contenedor, una vez descargado, el transportista debe buscar la manera de llenar el contenedor lo antes posible ya que el costo de mover un contenedor vacío es básicamente el mismo. como moviendo uno completo. Cuanto más tiempo tarda un contenedor vacío en moverse, más caro es para el transportista. Debido al desequilibrio comercial, el contenedor puede ser necesario en otro mercado para satisfacer la demanda. En esos casos, el costo del transporte marítimo puede ser mayor.

En el caso de Panamá, aunque no es una exportación importante de productos locales, los puertos locales cumplen un papel importante como puertos de reposicionamiento estratégico que favorecen tarifas más bajas.

Cargos de carga LCL

En el transporte de contenedores, se aplican diferentes cargos a las "cargas de menos de contenedor" (LCL) y las "cargas de contenedor completo" (FCL). En el primer caso, las tarifas suelen ser las mismas que se cobran para los envíos convencionales, es decir, la tarifa se calculará por tonelada o por m³ (peso / medida).

Cuando no hay suficiente carga para utilizar todo el espacio de un contenedor, el servicio LCL es una buena opción. El costo del espacio que utilizará la carga dentro del contenedor debe calcularse en el costo del flete marítimo.

Las tarifas de flete marítimo para cargas inferiores a contenedores LCL se aplican por unidad de 1000 KG (W) o al total de metros cúbicos (M) del envío. En la ruta



Tema: Costeo - Pricing



comercial de Estados Unidos a Panamá, todavía es común cobrar por pie cúbico y Lbs en lugar de metro cúbico y KG.

Las siguientes tablas dan detalles de medidas lineales y de volumen regulares

Linear Measures			Measures of Volume		
From	To	Multiply By	From	To	Multiply By
Pounds	Kilos	0.4536	Cubic Meters	Cubic Feet	35.3147
Kilos	Pounds	2.2046	Cubic Feet	Cubic Inches	1,728
Metric Ton	Kilos	1,000	Cubic Meter	Cubic Centimeters	1,000,000
Short Ton	Pounds	2,000			

Para determinar el flete marítimo de un envío LCL, primero se debe calcular el W / M para poder aplicar la tarifa.

Para calcular **el peso (W)**

- Determine el peso total del envío.
- Convierta el total de libras en kilogramo, usando el divisor 2.2046 o los Kgs en libras multipliquen por el mismo número.
- A continuación, divida el total de KGS por 1000 para obtener el factor de peso utilizado en el cálculo de los gastos de transporte.

Para calcular la unidad de **volumen (M)**

- Mida cada pieza que se envía en pulgadas.
- Luego, multiplique LxWxH de cada pieza para obtener las pulgadas cúbicas.
- Dividir por 1728 para obtener los pies cúbicos CFT.
- Cuando todas las cajas estén medidas, sume todo el CFT.

Si necesita la tasa en CBM, divida el CFT por 35,3247 para obtener los metros cúbicos o CBM.

Finalmente, aplique la tarifa de flete marítimo por CBM al número que sea mayor para determinar el costo total del flete marítimo.

Los mercados más importantes para la Importación de Carga LCL en Panamá son las importaciones provenientes de Estados Unidos, Asia, Europa y Sudamérica.

Los transportistas generalmente no ofrecen servicio LCL a los consignatarios, el servicio LCL generalmente funciona a través de transitarios que ofrecen servicios al destinatario final y los principales corredores o cocargadores se enfocan en el



Tema: Costeo - Pricing



servicio a los transitarios, pero también ofrecen servicio a los destinatarios finales dependiendo de su modelo de negocio.

Miami en los Estados Unidos es el principal centro de carga de LCL que llega a Panamá. Miami consolida carga de todo Estados Unidos e incluso Canadá y Europa en algunos casos. Debido al alto volumen, muchos transitarios locales tienen su propio servicio desde Miami y aseguran sus compras de tarifas de transporte marítimo a través de contratos con los principales transportistas marítimos, incluidos los de CADA.

Su estructura de precios además del flete marítimo debe incluir rubros como Drayage, carga del contenedor, recargos a los transportistas marítimos, seguro, transporte y destino y otros cargos derivados de la descarga y traslado del contenedor desde el puerto a un depósito aduanero adecuado para su desvano.

La mayor parte del servicio LCL de carga de Miami se pone a disposición del destinatario en depósitos aduaneros en la ciudad de Panamá. La estructura de tarifas de venta es más simple para el servicio LCL Miami Panamá que para otros orígenes en la Zona Libre de Colón o incluso en la Ciudad de Panamá.

Aunque Miami tiene muchos jugadores que ofrecen servicios LCL, en otras áreas como Asia o Europa el número de Freight Forwarders que tienen su propia consolidación es más limitado. Cuando un transitario no tiene suficiente volumen para llenar un contenedor, debe asegurar una reserva con un cocargador.

La mayoría de los cargadores que llegaron de Europa y Asia pusieron la carga a disposición en el depósito fiscal de la Zona Libre de Colón. A continuación, se resumen los cargos más comunes en el destino para la carga LCL.

Common Destination Charges				
Description	W/M	Minimum	FLAT	Per HBL
Handling fee	YES	YES	NO	NO
TCH	YES	YES	NO	NO
cargo unstuffing	YES	YES	NO	NO
Security	YES	YES	NO	NO
handling Free Zone	NO	NO	YES	NO
DMC SALIDA	NO	NO	NO	YES

Quando la carga llega a los transitarios, el mínimo de los cargos es actualmente entre \$ 125 y \$ 170, dependiendo del cocargador.

En los casos en que se consigna directamente a un destinatario final, los cargos mínimos promedio son de \$ 215 a \$ 223.

Tenga en cuenta que hay otros cargos que pueden aplicarse según la carga. Todos estos cargos más el transporte desde el almacén fiscal hasta el destino final deben ser considerados al calcular la tarifa de flete.

Tasa "ad valorem" de peso / medida



Tema: Costeo - Pricing



Las tarifas de las líneas regulares para carga fraccionada convencional (carga general) se evalúan en función del peso de la carga (toneladas) o de la medida (metros cúbicos), lo que sea mayor. La unidad mínima es un metro cúbico o una tonelada. Las mercancías que midan menos de 40 pies cúbicos por 1.000 kg se cobran sobre la base del peso de la carga y por encima de esa medida según la escala de tarifas de medición.

Si las mercancías tienen un valor muy elevado, se cobran independientemente de su peso y medida, pero del valor, es decir, sobre una base **ad valorem**. La tasa **ad valorem** es un porcentaje del valor tasado de las mercancías importadas, como el 20% ad valorem (adv). También existe la denominada tasa específica. Una tasa específica es una cantidad específica por unidad de peso u otra cantidad, como \$ 6,60 por kilogramo.

Algunos transportistas pueden solicitar el costo de los bienes antes de cotizar para evaluar el valor de sus tarifas. En una ruta comercial específica, puede haber transportistas que apliquen este cálculo y otros no, lo que puede ser importante en la toma de decisiones sobre qué transportista utilizar.



Tasa de caja FCL

Para FCL, los transportistas cobrarán al remitente / receptor una tarifa de suma global por contenedor por destino (tarifa de caja).

Los transportistas ofrecerán sus tarifas en función del tipo de contenedor y carga más otras consideraciones como la distancia entre los puertos de origen y destino, el flujo de carga y el servicio ofrecido.

Cálculo de precio por contenedor por puerto de descarga, en lugar de por peso o volumen de carga (tarifas por caja). Al calcular el flete marítimo por contenedor, es importante considerar otros cargos que aumentan el costo final, algunos de ellos pueden ser por contenedor o por conocimiento de embarque.

Cuando un transportista cotiza una importación o exportación, además del flete marítimo real, hay varios cargos que se vuelven parte del costo total del transporte marítimo como: Origin THC, recargos por búnker, cargos por bajo contenido de azufre, LSC, FAS, USF, CSF, entre otros. Estos cargos, generalmente, se cobran por contenedor y otros como los cargos de Doc que se cobran por conocimiento de embarque. Esto puede variar de un operador a otro.

Sin embargo, **al momento de la importación, los cargos son muy similares dentro de los transportistas marítimos, generalmente DTHC, tarifa de seguridad, tarifa de documentación y tarifa de liberación.**

Tarifa de flete multimodal

En caso de acuerdos de transporte multimodal por un transportista con un documento directo, se cobra una tarifa de flete multimodal. **Esta tarifa es la suma de los cargos en el puerto de carga, la tarifa del flete marítimo, los cargos en el puerto de descarga y el transporte por carretera o ferrocarril hasta el destino final.**

Cálculo de precios basado en toda la vía de transporte multimodal, puerta a puerta (tráfico punto / punto o carga multimodal).

El cálculo del precio debe realizarse cuidadosamente teniendo en cuenta los diferentes modos de transporte, manejando los cargos intermedios hasta que se alcance una tarifa completamente construida. Los transportistas marítimos pueden ofrecer tarifas intermodales en origen hasta el puerto de carga o pueden ofrecer una tarifa multimodal completa desde el origen hasta el destino final.

En Panamá es común tener envíos provenientes de los Estados Unidos donde el transportista marítimo y / o el Freight Forwarder utilizaron diferentes modos de



transporte, como una combinación de camión, tren y luego embarcación hasta un puerto en Panamá y nuevamente camión. al destino final. Al cotizar tarifas multimodales, el usuario debe asegurarse de que se han tenido en cuenta todos los pasos en la cadena de transporte y que el tiempo y las conexiones intermedias están cubiertos para evitar retrasos.

Los transportistas marítimos tienen tarifas vigentes para muchos lugares comunes para recoger y armar fácilmente una tarifa completa. Si el transportista no lo ofrece, el NVOCC y el transitario deberán establecer la tarifa a través de varios proveedores.

Otros costos y recargos

Aparte de la tarifa básica, que es esencialmente la tarifa del flete marítimo, los operadores de línea también cobran costos adicionales como costos de manejo de terminales, costos de envío, etc., como se señaló anteriormente. A menudo, los transatlánticos, para proteger sus intereses de lucro, también aplicarán recargos a los envíos en el mar, sin aumentar las tarifas. Dichos recargos varían según las situaciones reales.

Como parte de su tarifa, los transatlánticos han calculado un máximo de estadía de tiempo libre para permitir que los contenedores les sean devueltos. El mínimo en Panamá para un contenedor seco es de 7 días calendario y puede llegar hasta 10 días calendario dependiendo del transportista. Para equipos especiales como OT, FR y equipos refrigerados, puede bajar hasta 3 días calendario.

Independientemente de todos los recargos que puedan aplicarse al transporte marítimo, es necesario tener en cuenta los recargos de destino principal pagaderos al transatlántico en Panamá por FCL antes de que se pueda sacar un contenedor del puerto.

El operador de la línea o su agente cobrará costos adicionales además de la tarifa del flete marítimo, como los costos de manejo de la terminal. Estos son los costos desde la entrega en la terminal hasta el enganche. Si se envían contenedores, se cobrarán cargos por manejo de contenedores o THC (Cargos por manejo de terminal). Estos costos pueden variar según el destino.

El operador de línea o su agente también pueden cobrar una cantidad por completar el B / L y por algunas actividades administrativas, como los gastos de envío y comunicación.

Cargos por manejo de terminales (THC): Son esencialmente cargos cobrados por las líneas navieras para recuperar de los remitentes el costo de pagar a las terminales de contenedores u operadores intermedios por la carga o descarga de los contenedores, y otros costos relacionados asumidos por las líneas navieras en el puerto de embarque o destino.



Cargos por transferencia de equipo (EHC): estos costos surgen cuando un camionero recoge un contenedor (lleno o vacío) y el contenedor debe colocarse en un chasis. Lo mismo cuenta cuando se devuelve un contenedor. Cuando el propietario / agente del barco organiza el transporte interior, estos costos corren por cuenta del barco. Cuando el transportista organiza el transporte, entonces debe pagar estos costos, que también se denominan costos Lo / Lo.

Costos de LCL: estos costos surgen cuando se recibe un envío pequeño y después del almacenamiento debe guardarse en un contenedor y viceversa.

Cuando se organiza un transporte puerta a puerta en el transporte de contenedores, el operador de línea puede calcular una cantidad global para todo el transporte. Sin embargo, en la UE, debido a los posibles conflictos con las reglas de la UE, los miembros de la conferencia de línea aún calculan tarifas separadas.

PCS: Recargo del Canal de Panamá - Recargo aplicado a la carga que transita por el Canal de Panamá

Recargo por moneda

El recargo monetario también se denomina a menudo factor de ajuste monetario (CAF). Este recargo se aplica cuando el tipo de cambio de la moneda en la que se calcula la tarifa, p. Ej. El dólar estadounidense se vuelve demasiado bajo en comparación con la moneda local que utiliza el propietario del buque en su contabilidad y, como consecuencia, los armadores cobran menos flete. Con el CAF se compensa el saldo.

Sobrecarga de bunker

El recargo por combustible también se denomina factor de ajuste de combustible (BAF). Este recargo se aplica cuando los costos de combustible aumentan tanto que esto influye en los ingresos del armador. Con BAF se compensa el saldo.

Recargo por congestión

En caso de congestión del puerto, se produce un costo adicional por la espera de la carga y el buque. El recargo cobrado en caso de congestión del puerto se denomina recargo por congestión.

Recargo por longitud

Las dimensiones excesivas de la carga a menudo causan tarifas de manejo adicionales y una pérdida de espacio a bordo. El recargo por longitud son las



tarifas adicionales que se aplican a las tarifas publicadas sobre la carga con una longitud excesiva, con el fin de compensar la pérdida de ingresos del transportista.

Al igual que el recargo por longitud, si la carga tiene un peso excesivo, se aplica un recargo por levantamiento pesado a la tarifa publicada.

Recargo por riesgo de guerra

Para cada ruta de servicio regular, puede haber diferencias considerables de las tarifas publicadas, que suelen ser los costos promedio. Un riesgo inminente de guerra o una guerra existente implicará el seguro adicional de riesgo de guerra. La prima del seguro de riesgo de guerra que cobra el transportista o el remitente se denomina recargo por riesgo de guerra.

Reembolsos del sistema en el transporte marítimo

A pesar de la existencia de conferencias y debido al papel cada vez más importante de los transportistas independientes en el comercio de líneas regulares, las tarifas que se cobran realmente varían ampliamente y a menudo se desvían sustancialmente de las tarifas publicadas.

Los transportistas ofrecen bonificaciones por fidelidad y aplican reembolsos, distintos de los acuerdos de la conferencia. Como forma de relación con el cliente, formada a menudo cuando se cerraban los contratos de transporte marítimo regular, a los que se les concedía directamente un descuento (por ejemplo, el 9,5%). Si no había contrato, entonces se pagaba un cierto porcentaje de los descuentos aplazados una vez al año.

En la actualidad, se utilizan muchos contratos de servicios, contratos por volumen de tiempo y acuerdos de tarifas. En tales casos, se acuerda que se enviará un cierto volumen de carga que involucre a uno o más armadores a cambio de tarifas con descuentos especiales ofrecidas por el transportista contratado. Sin embargo, esto debe cumplir con la legislación pertinente.

Términos de envío de línea

Las tarifas en el transporte marítimo de línea generalmente se basan en términos de transporte de línea regular, bajo los cuales el transportista asume la responsabilidad de los gastos de carga y descarga, así como del transporte de la mercancía por mar.

Los términos marítimos más básicos son: desde el aparejo del barco hasta el aparejo del barco (enganchado hasta desengancharlo, o desde el puerto de carga hasta el puerto de descarga).



A veces hay desviaciones, como Liner In / Free Out. Esto significa que la descarga de la bodega hasta que se desenganche no está incluida en la tarifa. El receptor deberá pagar estos costos de descarga. Esto ocurre principalmente en los puertos donde las autoridades controlan las operaciones de carga y descarga. Algunos ejemplos son: El Pireo y Alejandría.

Comisión de Transitarios

Cuando la carga es reservada por transitarios, el operador de línea les otorga una comisión de transitarios del 2,5 - 5% de la tarifa. La comisión se calcula sobre el flete neto.

Esta es la comisión que recibe el transportista de la compañía / agente de envío por la mercancía a enviar.

Sin embargo, la comisión de transportistas no siempre se otorga. Algunas conferencias en línea simplemente no lo hacen. Este es el caso en Panamá para los servicios de exportación la tarifa es la misma para los embarcadores directos que para los transitarios.

Cuando la compañía / agente de envío se pone en contacto directamente con el remitente, la comisión de transportistas puede aplicarse de manera incorrecta. La empresa / agente de envío puede superar al transportista y otorgarle al remitente la comisión como descuento en el flete.

NVOCC

El NVOCC generalmente calcula las tarifas de la misma manera que el operador de línea. Sin embargo, el NVOCC en la mayoría de los casos ofrece un flete de casa a casa y, por lo tanto, cobra una tarifa por todo el transporte. Los costos separados del transporte marítimo y terrestre ya no son visibles.

Consolidadores

Estos transportistas cobran una determinada tarifa por tonelada o por m³. En la mayoría de los casos se trata de una tarifa todo incluido hasta la llegada a la terminal de su agente en el puerto de descarga. A veces, a los expedidores se les pueden cobrar costos adicionales, como la descarga del ex-camión y el almacenamiento en el contenedor, la finalización del conocimiento de embarque, etc. Los receptores se cargan con la descarga del ex-contenedor y la estiba en su camión.



2.- Precios en envíos charter

Objetivo:

Para habilitar a sus estudiantes

- Conocer los diferentes factores que influyen en el transporte de mercancías en las negociaciones de los fletes.
- Conocer las dos formas de calcular el flete en el fletamento por viaje.
- Conocer el cálculo de los días de descanso en fletamento y comprender las diferentes aplicaciones del dinero de demora y despacho.



El flete es el dinero que paga el fletador como remuneración por transportar la carga en el barco designado al propietario. Básicamente es un contrato de alquiler entre el fletado y el propietario.

Es importante marcar la diferencia entre un servicio de línea que opera con un horario, rotación de puertos fijo e incluso tarifas publicadas. A un servicio de **tramp** que es un servicio sin una ruta o horario fijo que generalmente está



disponible con poca anticipación para transportar carga desde cualquier puerto de carga a cualquier puerto de destino.

No hay flete fijo en el envío de tramp. El flete a pagar por el fletador se determina mediante negociación. En general, el cálculo del flete se basa en:

- la naturaleza y el volumen de la carga;
- la distancia sobre la que se transportarán las mercancías;
- los costos portuarios en el puerto de carga y el puerto de descarga; y
- precios del combustible.

El nivel de flete cobrado en el tramp shipping también está sujeto a la oferta y la demanda del mercado. Cuando hay una gran cantidad de barcos disponibles y hay poca carga disponible, el mercado favorece a los fletadores. En este caso, los propietarios estarán dispuestos a aceptar un flete bajo. Viceversa, el flete aumentará si se ofrece mucha carga y hay relativamente pocos barcos disponibles.

El propietario de la carga podría contratar un barco para un solo viaje fletado, esto se llama "spot", o puede necesitar contratar un barco por un período más largo llamado flete por "tiempo". El remitente puede contratar una embarcación completa o parcial. Las negociaciones para una carta pueden ser complicadas y llevar mucho tiempo y deben realizarse entre partes conocedoras y confiables para mitigar los riesgos involucrados.

En los servicios de camiones cisterna, se utiliza la "escala mundial". Se trata de un flete base determinado por las partes que incorpora los costes portuarios, etc. de los puertos petroleros más importantes. Por lo tanto, los contratos de fletamento a menudo estipulan la escala mundial en lugar de una cifra de flete, p. "Escala mundial + 100". El fletamento de buques tanque es un campo especializado en el mundo del fletamento.

Cálculo del flete por viaje

El flete en el fletamento por viaje a menudo se calcula de una de las siguientes maneras:

(a) Como una suma global, es decir, una cifra fija independientemente de la cantidad de carga realmente cargada

La suma total se paga en su totalidad incluso si la cantidad de carga contratada no se entrega en su totalidad.

(b) Sobre una base "por tonelada" de carga. Esto podría referirse a la cantidad recibida, es decir, en el momento de la carga, o la cantidad entregada, es decir, al final del viaje.



Demora y envío de dinero

La demora es la compensación fija pagadera por el fletador al armador, si se excede el tiempo de carga o descarga acordado en el contrato de fletamento.

El número de días que, según el contrato de fletamento, está permitido para la carga y descarga por parte del fletador se denomina tiempo de descanso.

La demora es una indemnización por daños y perjuicios. Debido a la naturaleza de "penalización" de la estadía, se ejecuta continuamente desde el momento en que expira el tiempo de espera. Las excepciones de tiempo de descanso no interrumpen la ejecución de la estadía. Hay una expresión de uso frecuente, la "una vez en estadía, siempre en estadía".

El dinero de envío es la compensación pagadera por el armador al fletador si el fletador no usa todos los días en puerto acordados en el contrato de fletamento.

El envío de dinero es, en cierto sentido, opuesto a la demora. Es una recompensa en dinero pagada a un fletador por completar la carga / descarga antes de la expiración del tiempo de espera. Por costumbre, la tarifa de envío de dinero es la mitad de la tarifa de demora acordada y esto puede no estar especialmente previsto en el contrato de fletamento.

Hoja de tiempo

La hoja de tiempo es un documento en el que los hechos proporcionados en la "declaración de hechos" se interpretan de acuerdo con las condiciones estipuladas en el contrato de fletamento.

El tiempo de descanso permitido, así como el inicio, se determina en el contrato de fletamento. El tiempo de espera realmente utilizado se calcula hasta el minuto en un diseño detallado. El resultado de la hoja de horas es el número de días, horas y minutos que se ha utilizado el barco, respectivamente, para la carga y / o descarga.

Esta información constituye la base para calcular el "dinero de envío" o la "demora", si corresponde.

Declaración de los hechos

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



Tema: Costeo - Pricing



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

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

1. Agents		STANDARD STATEMENT OF FACTS (SHORT FORM) RECOMMENDED BY THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE (BIMCO) AND THE FEDERATION OF NATIONAL ASSOCIATIONS OF SHIP BROKERS AND AGENTS (FONASBA)	
2. Vessel's name		3. Port	
4. Owners/Disponent Owners		5. Vessel berthed	
		6. Loading commenced	7. Loading completed
8. Cargo		9. Discharging commenced	10. Discharging completed
		11. Cargo documents on board	12. Vessel sailed
13. Charter Party*		14. Working hours/meal hours of the port*	
15. Bill of Lading weight/quantity	16. Outturn weight/quantity		
17. Vessel arrived on roads		18.	
19. Notice of readiness tendered		20.	
21. Next tide available		22.	

2017