



Diplomado Internacional de Logística y Transporte **FIATA**

2022

Módulo: Transporte Marítimo y Puertos

Tema: Organizaciones
Internacionales





CAPÍTULO 3 - ORGANIZACIONES Y REGLAMENTOS INTERNACIONALES EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO

Objetivos de aprendizaje:

Para habilitar a sus estudiantes

- ☐ Comprender los objetivos, organización y principales actividades de los organismos internacionales como IMO y BIMCO.
- ☐ Entender el significado y alcance de las regulaciones internacionales Código IMDG, Reglas de La Haya / La Haya-Visby y Reglas de Hamburgo.
- ☐ Conocer los principales aspectos del embalaje y etiquetado relacionados con la manipulación de mercancías peligrosas en el mar.

1. OMI - Organización Marítima Internacional

Objetivo:

Para habilitar a sus estudiantes

- ☐ Comprender lo que significa la OMI, el propósito principal, las actividades, la organización y los principales convenios redactados por la OMI.



IMO es una abreviatura de Organización Marítima Internacional, www.imo.org.

Misión:

- Proporcionar maquinaria para la cooperación entre gobiernos en los campos de la reglamentación gubernamental y las prácticas relacionadas con asuntos técnicos de todo tipo que afecten al transporte marítimo que se dedica al comercio internacional.
- Fomentar y facilitar la adopción generalizada de los más altos estándares practicables en materia de seguridad marítima, eficiencia de la navegación y prevención y control de la contaminación marina de los buques.

Organización:

- Una Asamblea General de todos los estados miembros se efectúa una vez cada 2 años.



- Se nombra un Consejo de 32 estados miembros por 2 años.
- Se establecen cinco Comités: Seguridad Marítima, Medio Ambiente Marítimo, Facilitación, Cooperación Legal y Técnica.

La Asamblea aprueba el presupuesto y los programas de trabajo y elige a los miembros del Consejo. Las funciones del Consejo incluyen nombramientos del Secretario General, organización del trabajo y consultas con otras organizaciones.

La Asamblea de la Organización Marítima Internacional ha elegido a los siguientes Estados miembros de su Consejo para el bienio 2014-2015:

Asamblea 28º período de sesiones 4 de diciembre de 2013 incorporar 40 nuevos miembros.

Categoría (a): 10 Estados con mayor interés en proporcionar servicios de transporte marítimo internacional:

China, Grecia, Italia, Japón, Noruega, Panamá, República de Corea, Federación de Rusia, Reino Unido, Estados Unidos.

Categoría (b): Otros 10 Estados con mayor interés en el comercio marítimo internacional:

Argentina, Bangladesh, Brasil, Canadá, Francia, Alemania, India, Países Bajos, España, Suecia.

Categoría (c): 20 Estados no elegidos en virtud de (a) o (b) anteriores que tienen intereses especiales en el transporte marítimo o la navegación, y cuya elección para el Consejo asegurará la representación de todas las áreas geográficas principales del mundo:

Australia, Bahamas, Bélgica, Chile, Chipre, Dinamarca, Indonesia, Jamaica, Kenia, Liberia, Malasia, Malta, México, Marruecos, Perú, Filipinas, Singapur, Sudáfrica, Tailandia, Turquía.

Presupuesto de la Organización de la OMI para 2014-2015

La Asamblea de la OMI en noviembre de 2013 adoptó el presupuesto de la Organización para el próximo bienio, aprobando un presupuesto de £ 64,304,000 para 2014 a 2015, que comprende una consignación de £ 31,686,000 para 2014 y £ 32,618,000 para 2015.

Las contribuciones al presupuesto de la OMI se basan en una fórmula diferente a la que se utiliza en otros organismos de las Naciones Unidas: el monto pagado por cada Estado Miembro depende principalmente del tonelaje de su flota mercante.

Los diez principales contribuyentes para 2012 se evaluaron de la siguiente manera (las cifras muestran la cantidad pagadera en £ s):



Panamá 5,40 millones
Liberia 2,94 millones
Islas Marshall 1,78 millones
Reino Unido 1,36 millones
Bahamas 1,32 millones
Singapur 1,29 millones
Malta 1,09 millones
Grecia 1,08 millones
China 1,04 millones
Japón 0,96 millones

Hechos:

- En 1948, la Conferencia Marítima de las Naciones Unidas en Ginebra adoptó una convención que estableció formalmente la OMI (el nombre original era Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, o IMCO, pero el nombre se cambió en 1982 a OMI).
- La Convención de la OMI entró en vigor en 1958 y la nueva Organización se reunió por primera vez al año siguiente, con 160 estados miembros.
- El presupuesto de la OMI es de 64 millones de libras esterlinas por 2 años, 22 millones para financiación del personal; la contribución de los estados miembros depende de su tonelaje

Herramientas: Convenciones, Protocolos, Códigos, Recomendaciones, Asistencia técnica

Convenciones importantes hasta ahora:

- SOLAS - Seguridad de la vida humana en el mar 1974
- MARPOL - Prevención de la contaminación marina 1973/78
- STCW - Normas de formación, certificación y guardia 1978
- LOADLINE - Prevención contra la sobrecarga de buques 1966
- TONELAJE - Sistema uniforme de medición de tonelaje 1969

Las regulaciones de la OMI ratificadas deben incorporarse a la legislación nacional de los estados miembros. La responsabilidad sigue siendo de las autoridades nacionales.



2. Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG)

Objetivo:

Para habilitar a sus estudiantes

☐ Conocer el Código IMDG en el transporte marítimo de mercancías peligrosas, y comprender cómo se aplica el IMDG así como los principales temas cubiertos por el Código.

Puede encontrar más información sobre mercancías peligrosas y el código IMDG en el Módulo posterior: Seguridad, protección y mercancías peligrosas.

Origen

Como un paso más hacia la satisfacción de la necesidad de normas internacionales que rijan el transporte de mercancías peligrosas en buques, la Conferencia internacional sobre seguridad de la vida humana en el mar, celebrada en 1960, estableció un marco general de disposiciones en el capítulo VII del Convenio e invitó a la OMI realizar un estudio con miras a establecer un código internacional unificado para el transporte marítimo de mercancías peligrosas. Este estudio de OMI, realizado en cooperación con el Comité de Expertos de la



la ONU,

tuvo en cuenta las prácticas y procedimientos marítimos existentes. En 1965, el grupo de trabajo completó la primera edición del Código, luego fue aprobada por el Comité de Seguridad Marítima (MSC) y adoptada por la Asamblea de la OMI. Los expertos del grupo de trabajo provienen de aquellos países que tienen una experiencia considerable en el transporte de mercancías peligrosas por mar, quienes son designados por el MSC.

El MSC también está autorizado por la Asamblea de la Organización para adoptar enmiendas al Código, lo que permite a la OMI responder con prontitud a los avances en el transporte.

Contenido

Entre otras cosas, el Código IMDG cubre los siguientes temas:

- clasificación
- identificación (descripción)
- una lista de mercancías peligrosas



- etiquetado
- los documentos de envío
- embalaje;
- tráfico de contenedores; y
- estiba, con especial referencia a la segregación de sustancias incompatibles.

Los gobiernos contratantes del Convenio SOLAS y el Convenio MARPOL deberían implementar las regulaciones del Código IMDG en su legislación nacional en cumplimiento de sus obligaciones en virtud de:

- Capítulo VII, regla 1.4 del Convenio SOLAS 1974, enmendado; y
- Anexo III, regla 1 (3) del MARPOL 73/78, en su forma enmendada.

La observancia del Código IMDG garantiza el cumplimiento de las disposiciones obligatorias del Convenio SOLAS y del Anexo III de MARPOL 73/78

Enmiendas

El Código IMDG ha sufrido muchos cambios, tanto en diseño como en contenido, con el fin de seguir el ritmo de la expansión y el progreso de la industria y para lograr y mantener un nivel de armonización entre el Código IMDG, las Recomendaciones de la ONU sobre el transporte de mercancías peligrosas, y la normativa de los demás modos de transporte según ADN, ADR, ICAO-TI's y RID.

Desde el 1 de julio de 1992, el Código IMDG comprende regulaciones para el transporte de sustancias nocivas, denominadas CONTAMINANTES MARINOS.

Estos se basan en las reglas del Anexo III del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), que trata de la prevención de la contaminación por sustancias nocivas transportadas por mar. en forma empaquetada. El Anexo III hace referencia al Código IMDG.

Se acuerda el proyecto de enmienda 36-12 al Código IMDG

(<http://www.imo.org/en/MediaCenter/MeetingSummaries/Assembly/Pages/Assembly-28.aspx>)

ver también <http://www.ics.org.ir/Downloads/CLD/News/MSC.1Circ.1476.pdf>

El Subcomité acordó el proyecto de enmienda 36-12 al Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (IMDG) y sus suplementos, incluida la armonización del Código con las enmiendas a las Recomendaciones de las Naciones Unidas sobre el transporte de mercancías peligrosas, decimoséptima edición revisada, con miras a adopción por el MSC (Comité de seguridad marítima) 90.



Las enmiendas incluyen la adición de una nueva sección 2.9.4 Baterías de litio, nueva subsección

1.1.1.7 Transporte de mercancías peligrosas utilizadas como refrigerante o acondicionador; incorporación del Anexo III revisado del MARPOL; sección 2.9.3 revisada Sustancias peligrosas para el medio ambiente (medio acuático); sustitución del capítulo 3.4 Mercancías peligrosas embaladas en cantidades limitadas y una parte 7 revisada Disposiciones relativas a las operaciones de transporte.

El Subcomité también acordó proyectos de circulares MSC relacionados sobre enmiendas a los Procedimientos de respuesta de emergencia para buques que transportan mercancías peligrosas (Guía EmS); tabla de conversión (registro de enmiendas) para los requisitos de la parte 7 relacionados con las operaciones de transporte; e ilustraciones de segregación de unidades de transporte de carga a bordo de portacontenedores y buques de transbordo rodado.

Orientación sobre inspecciones de la CTU acordada

El Subcomité acordó un proyecto de circular MSC sobre programas de inspección para unidades de transporte de carga (CTU) que transportan mercancías peligrosas, que incluye orientación destinada a proporcionar a los Gobiernos Miembros directrices y procedimientos de inspección adecuados para acelerar el cumplimiento sustancial de las normas de la OMI y es aplicable a todos tipos de CTU.

Dangerous Goods Packaging and Labelling for Sea Transport

Envasado y etiquetado de mercancías peligrosas para el transporte marítimo

Objetivo:

Para habilitar a sus estudiantes

☐ Comprender los puntos principales en materia de embalaje en relación a mercancías peligrosas, y la clasificación de cargas peligrosas en Código IMDG. El alumno también debe ser capaz de reconocer las diferentes etiquetas correspondientes a las clases de mercancías peligrosas.



Embalaje Código IMDG Disposiciones de embalaje

El Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG) comprende una serie de disposiciones con respecto a los requisitos de embalaje.

Ejemplos son:

- el embalaje debe soportar las acciones normales de transporte
- sin reacción química con el contenido
- bien cerrado: prevención de fugas
- sin derrame de contenido.

También se dan regulaciones relacionadas con:

- consolidación de diferentes productos básicos
- etiquetado
- información sobre documentos
- requisitos para el equipo de transporte
- procedimientos de transporte y manipulación.

Etiquetado

9 clases de mercancías peligrosas

El Código IMDG distingue 9 clases de mercancías peligrosas:

- 1 explosivos
- 2 gases comprimidos (licuados)
- 3 líquidos inflamables
- 4 sólidos inflamables
- 5 Materiales oxidantes y peróxidos orgánicos
- 6 Venenos y sustancias infecciosas
- 7 Materiales radiactivos
- 8 Materiales corrosivos
- 9 Mercancías peligrosas diversas



Las clases 1, 2, 6 y 7 se denominan clases cerradas: el transporte solo está permitido para las mercancías mencionadas en una lista especial

Otras clases son clases abiertas: solo se enumeran las características físicas relevantes.

Todas las clases tienen etiquetas específicas. Existen etiquetas adicionales para indicar temperatura, fumigación, etc. Las siguientes imágenes muestran las etiquetas para cada clase según lo regulado en el Código IMDG.



4. Hague Rules / Hague-Visby Rules / Hamburg Rules

Reglas de La Haya / Reglas de La Haya-Visby / Reglas de Hamburgo

Objetivos:

Para habilitar a sus estudiantes

- ☐ Conocer los tres importantes convenios que regulan el transporte marítimo de mercancías y su aplicabilidad.
- ☐ Comprender las principales diferencias entre las tres convenciones.

Los convenios internacionales más conocidos que regulan la actividad comercial del transporte de mercancías por mar son las Reglas de La Haya (1924), las Reglas de La Haya-Visby (1968) y las Reglas de Hamburgo (1978). Son de gran importancia para comprender los diferentes regímenes de derechos y responsabilidades que se aplican a las partes involucradas en el transporte marítimo.

Reglas de la Haya

Cuando el transporte marítimo internacional se desarrolló en el siglo XIX, el régimen legal dominante para el transporte marítimo todavía seguía las nociones de libertad de contratación. Como resultado, los transportistas marítimos a menudo insertan en el conocimiento de embarque las disposiciones para excluir sus responsabilidades, incluso muchas de las responsabilidades básicas que habrían estado implícitas en el derecho común. La injusticia percibida creada por el conocimiento de embarque marítimo del transportista llevó a varios países importadores de carga a promulgar leyes que establecían obligaciones mínimas básicas para el transportista y restringían su capacidad para excluir responsabilidades. A este respecto, la Ley Harter de 1893 de los Estados Unidos es un buen ejemplo que también había sido la legislación nacional más influyente.

Los transportistas, a través del Comité de Derecho Marítimo de la Asociación de Derecho Internacional (CMI), elaboraron un conjunto modelo de reglas en La Haya en 1921 como reacción a las iniciativas de los intereses de carga y con el fin de alcanzar un grado de uniformidad internacional. Este conjunto de reglas se convirtió en la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a los Conocimientos de Embarque en 1924 (las Reglas de La Haya de 1924).

En las Reglas de La Haya, el transportista tenía la obligación de hacerse cargo de la carga durante el transporte y no tenía derecho a excluir la responsabilidad.



A cambio, los transportistas recibieron una serie de protecciones. Además, las Reglas de La Haya permitían a los transportistas limitar su responsabilidad a un valor de 100 libras esterlinas en oro con respecto a productos empaquetados de alto valor. La demanda legal debe iniciarse dentro del límite de un año. Las Reglas de La Haya también son obligatorias e implican que cualquier cláusula que busque reducir los deberes o responsabilidades establecidos en las Reglas sería nula y sin efecto.

Las Reglas de La Haya fueron fuertemente apoyadas y adheridas por muchos países que representan los intereses de los transportistas, incluyendo la mayoría de los países de Europa Occidental y otros grandes países de envío. En 2005 hay unos 87 estados partes en las Reglas de La Haya (<http://www.comitemaritime.org/ratific/brus/bru05.html>).

Reglas de La Haya-Visby

En 1968, se acordó en Bruselas un protocolo diseñado para enmendar disposiciones que en general se reconocían como causantes de problemas particulares en las Reglas de La Haya de 1924. Las Reglas de La Haya modificadas por este Protocolo se han denominado desde entonces Reglas de La Haya-Visby.

Reglas de La Haya-Visby vs. Reglas de La Haya

El principal cambio en las Reglas de La Haya-Visby fue la limitación de responsabilidad del transportista. Las Reglas de La Haya-Visby aumentaron el límite del paquete a alrededor de £ 500, junto con un límite alternativo basado en el peso y una disposición especial que trata sobre la limitación en el caso de contenedores. El derecho especial de giro (DEG) introducido por el Fondo Monetario Internacional (FMI) reemplazó a los francos oro como método de cálculo de límites.

En general, las Reglas de La Haya-Visby conservan la misma forma y estructura que las Reglas de La Haya. Por lo tanto, se considera ampliamente que también representa los intereses del propietario del buque. En 2005 hay 27 Partes (incluidas las regiones) en el Protocolo de 1968.

(<http://www.comitemaritime.org/ratific/brus/bru06.html>) Desde sus estados miembros, la importancia y el poder de influencia de las Reglas de La Haya-Visby se ven fácilmente.

Aplicación de las Reglas de La Haya-Visby

Las Reglas de La Haya Visby son obligatorias en su aplicación al transporte con conocimiento de embarque o documentos de título similares relacionados con el transporte de mercancías, si

- el conocimiento de embarque se emite en un Estado contratante o



- el transporte es desde un puerto de un Estado contratante o
- el contrato contenido o evidenciado por el Conocimiento de Embarque establece que estas Reglas, o la legislación de cualquier Estado que las aplique, regirán el contrato.

El último punto se conoce como elección de la ley, que en el conocimiento de embarque a menudo se incorpora en una cláusula especial, conocida como cláusula primordial.

Como en las Reglas de La Haya, la aplicación obligatoria de las Reglas de La Haya-Visby significa que las Reglas no deben desviarse. Los diferentes arreglos de las partes, que de acuerdo con las Reglas de La Haya-Visby deben reducir o excluir la obligación del transportista, son por lo tanto nulos y sin efecto. Estas cláusulas pueden ignorarse.

Para la aplicación de las Reglas de La Haya-Visby, lo siguiente es irrelevante:

- la nacionalidad del barco
- la nacionalidad del transportista
- la nacionalidad del remitente
- la nacionalidad del destinatario
- o quien esté involucrado en el contrato de transporte

Qué está regulado por la Regla de La Haya Visby

En definitiva, se puede decir que las disposiciones cubren las siguientes materias:

- las obligaciones del transportista
- las situaciones en las que el transportista puede invocar, incluida la exoneración de responsabilidad, y la medida en que el transportista puede limitar su responsabilidad
- el período durante el cual el transportista tiene la responsabilidad directa de la carga a transportar.

Obligaciones del transportista

De acuerdo con las Reglas de La Haya-Visby, la principal obligación del transportista es, de hecho:

- entregar las mercancías en las mismas condiciones en las que el transportista las recibió.

Además, el transportista tiene la obligación de proporcionar un buque apto para navegar y mantenerlo en buenas condiciones. En detalle, se tratan los siguientes aspectos:



- navegabilidad
- tripulación, equipo y suministros
- el buen estado de las bodegas, las cámaras frigoríficas y de refrigeración.

En general, el porteador se enfrenta a un deber de debida diligencia, ya que está obligado a:

"... Cargar, manipular, estibar, transportar, guardar, cuidar y descargar de manera adecuada y cuidadosa la mercancía entregada.

Periodo de responsabilidad

El período de responsabilidad se refiere al período durante el cual el transportista se compromete a entregar la mercancía en las mismas condiciones en que fue recibida. De acuerdo con las Reglas de La Haya-Visby, esto cubre el período

".... desde que se cargan las mercancías hasta que se descargan del barco "(de aparejo a aparejo).

Las partes del contrato de transporte (el remitente y el transportista) son libres de estipular por acuerdo que la carga y / o descarga se realizará a expensas y riesgos de la parte interesada en la carga.

Una estipulación prevaleciente es, por ejemplo, F.I.O. (Entrada y Salida Gratis).

Reglas de Hamburgo

La introducción de las Reglas de Hamburgo en 1978 se debió en gran parte a un cambio de esquema político en el ámbito del comercio y el transporte internacionales. Muchos países en desarrollo consideraban que las Reglas de La Haya y La Haya-Visby eran producto de los países industrializados desarrollados y, por lo tanto, los intereses de los países en desarrollo estaban insuficientemente representados. Todo el esquema de las Reglas de La Haya y La Haya-Visby también se consideró obsoleto y legalmente defectuoso. Bajo la presión política por el cambio, canalizada a través de la ONU y, en particular, la Conferencia de la ONU sobre Comercio y Desarrollo (CNUDMI), se redactó un conjunto de reglas para reemplazar las Reglas de La Haya y La Haya-Visby y se acordó en una Conferencia Diplomática en Hamburgo en 1978. Esto se conoce como las Reglas de Hamburgo.

Reglas de Hamburgo vs. Reglas de La Haya-Visby / La Haya

Las Reglas de Hamburgo aumentan aún más la responsabilidad de los transportistas como tales frente a los propietarios de la carga. El período de responsabilidad del porteador se extiende más allá de la borda del buque para cubrir el período en que tiene las mercancías a su cargo en un puerto. Se ha introducido un sistema uniforme de responsabilidad basado en la presunta culpa del transportista, junto con la responsabilidad conjunta del transportista real y contratante. Se han aumentado los límites de responsabilidad del transportista. La barra de tiempo se ha ampliado de un año a dos años. Las Reglas de



Hamburgo también dan una amplia elección de jurisdicción al demandante de carga.

Las Reglas de Hamburgo adoptan, por ejemplo, un enfoque diferente para:

- carga en cubierta
- el período de responsabilidad de la carga antes y después del transporte marítimo
- mayor compensación por pérdidas y daños
- período de prescripción más largo.

En resumen, las diferencias entre las Reglas de La Haya / La Haya-Visby y las Reglas de Hamburgo son que las Reglas de Hamburgo se aplican a un régimen de responsabilidad mucho más estricto para el transportista que los otros dos.

☐ las Reglas de Hamburgo son más favorables para las partes interesadas en la carga y menos favorables para los transportistas.

Sigue siendo una pregunta si las Reglas de Hamburgo han proporcionado una mejor solución legal y comercial al transporte marítimo internacional. Quizás también sea en gran medida una cuestión política, más que legal, la de si las Reglas de Hamburgo serán finalmente más aceptadas.

Para 2005, las Reglas de Hamburgo tenían 26 estados miembros, la mayoría de los cuales están en África con poco interés marítimo.

(<http://www.comitemaritime.org/ratific/uninat/uni02.html>)

La última incorporación a las convenciones sobre transporte internacional de mercancías por mar son las Reglas de Rotterdam⁴³.

En 1996, la CNUDMI realizó un estudio sobre la práctica del transporte de mercancías por mar y concluyó que los regímenes contemporáneos eran insatisfactorios y no permitían la libre circulación del comercio. Después de una solicitud de la CNUDMI, CMI⁵ elaboró un Proyecto de Instrumento que, después de varias revisiones, finalmente se convirtió en las Reglas de Rotterdam. Después de un proceso legislativo de 12 años en el Grupo de Trabajo III de la CNUDMI, la convención se firmó en 2009. Al día de hoy, la convención tiene 25 signatarios y dos estados la han ratificado. Por lo tanto, no está en vigor, ya que se requerirían 20 estados ratificantes debido al artículo 94.



4. Consejo Marítimo Internacional y Báltico (BIMCO)

Objetivo:

Para habilitar a sus estudiantes

☐ Comprender qué es BIMCO, el propósito principal, la estructura organizativa y las actividades que realiza BIMCO.



BIMCO

BIMCO es una abreviatura de The Baltic and International Maritime Council, www.bimco.org. BIMCO es una

importante organización internacional en relación con el flete marítimo en el mercado del flete, que se ocupa de diversos asuntos de interés para el transporte marítimo internacional.

Misión:

Tratar todas las cuestiones que afecten a los miembros, buscar la cooperación y proporcionar aportaciones de carácter práctico para garantizar que se evalúe plenamente el impacto económico de las nuevas reglamentaciones en los propietarios de buques.

BIMCO tiene como objetivo reducir la exposición de los miembros a disputas mediante el desarrollo de documentación estandarizada y la aplicación uniforme de las reglas y regulaciones de envío.

Organización:

La Junta General es el órgano de gobierno.

Una Junta Directiva está compuesta por miembros propietarios de 20 países.

BIMCO opera una Secretaría Permanente en el manejo de los asuntos diarios.

Un Comité Ejecutivo es responsable de la gestión. Un Comité Documental es responsable de los asuntos documentales.

Hechos:

- Establecida en 1905 para la industria del transporte marítimo, con sede en Copenhague, Dinamarca



- Representar a los propietarios de barcos, corredores de barcos, agentes y P&I Clubs que cubren el 61% de la flota de buques tanque y carga seca oceánica del mundo
- Miembros en 121 países, que cubren todo el comercio marítimo en todo el mundo
- Representar a miembros en organizaciones intergubernamentales, autoridades regionales y nacionales sobre regulaciones y legislación marítima
- Desarrollar documentación estandarizada, basada en reglas y regulaciones de envío acordadas (Charter Parties, Bs / L, etc.)

El Comité de Documentación de BIMCO se ocupa del diseño y desarrollo de los documentos de envío. Muchos de los formularios impresos comunes de los contratos de fletamento han sido aprobados de una forma u otra por BIMCO. También se puede solicitar a BIMCO en cualquier momento que proporcione información sobre, por ejemplo, la congestión en un puerto determinado, derechos y tarifas portuarias, reglamentos y prácticas portuarias, etc. Si alguien en los círculos de transporte marítimo ha violado repetida y deliberadamente las reglas del comercio de lo contrario, ha estado actuando de manera inapropiada, es posible que se informe oficialmente a BIMCO.