



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO



FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES ACATLÁN

“DEMORAS MARÍTIMAS Y SU IMPACTO EN LOS INGRESOS DE LA EMPRESA PEMEX”.

MEMORIA DE DESEMPEÑO
P R O F E S I O N A L
QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:
LICENCIADO EN RELACIONES
I N T E R N A C I O N A L E S
P R E S E N T A
LAURA ELENA RAMOS GUZMÁN



ASESOR: DR. JOSÉ EUSEBIO SALGADO Y SALGADO.

OCTUBRE 2005.

Autorizo a la Dirección General de Bibliotecas de la UNAM a difundir en formato electrónico e impreso el contenido de mi trabajo recepcional.

NOMBRE: LAURA ELENA RAMOS GUZMÁN

FECHA: OCT. 25, 2005.

FIRMA: [Firma]

m 349294



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Título : Demoras Marítimas y su impacto en los ingresos de la Empresa Pemex.

Justificación:

La razón por la cual elegí este tema se debe a que en la industria petrolera en general no se le da mucha importancia a los costos adicionales a la compra-venta de producto. Sin embargo, considerando que los montos que se generan por este concepto en particular, las demoras, es considerable, juzgo conveniente realizar este análisis .

En nuestro país existen pocos especialistas en el tema. Por esta razón considero importante compartir la experiencia que he obtenido durante estos últimos 10 años en que he desempeñado esta función.

Planteamiento del Problema

En el negocio internacional de la venta / compra de petróleo y sus derivados se utiliza como transporte principal, el transporte marítimo, es decir en el levantamiento y entrega de producto se utiliza el buque tanque.

A la par del negocio petrolero, el transporte marítimo ha tenido que adecuarse al mercado internacional. Se han tenido que imponer regulaciones que norman el transporte marítimo.

En un inicio los dueños de los buques petroleros eran las propias compañías petroleras, pero las jugosas ganancias de este nuevo negocio atrajeron

rápidamente a armadores independientes, los cuales hicieron grandes fortunas al fletar sus barcos.

Tiempo en el negocio marítimo es dinero, por lo que surgieron los costos adicionales al pago de flete, esto es el costo de las demoras en las operaciones marítimas.

Demora es el tiempo que excede del tiempo permitido para efectuar una operación de carga o descarga.

El negocio principal de Pemex es la venta de petróleo crudo, el cual se vende en condiciones FOB (libre a bordo) es decir el cliente es el que fleta el buque-tanque, levantando el producto en nuestras terminales marítimas por lo tanto el naviero, armador u operador del buquetanque le cobra el tiempo de demora al cliente y este a su vez le cobra la demora del puerto de carga a Pemex (proveedor) estos costos se deducen de las ganancias que se obtienen de la venta del petróleo lo cual crea un impacto en los ingresos obtenidos por este concepto.

Por otro lado también por vía marítima, Pemex importa productos petrolíferos para consumo nacional., como es el caso de las gasolinas y componentes, diesel y combustóleo principalmente. En el 90% de estas operaciones, compramos los productos bajo los términos costo y flete (C&F) . Por lo que PMI es quién fleta el buque para la carga y descarga del producto. El otro 10% de las operaciones se realizan bajo términos Delivery Ex Ship (DES), es decir compramos los productos entregados.

Objetivo General

Analizar el impacto económico de los costos de demoras en los ingresos de Pemex.

Metodología

El método analítico es el que utilizaré para alcanzar el objetivo general de este trabajo. Siendo mi función el análisis, negociación y conciliación de reclamos por demora, analizaré los resultados que se han obtenido, y de esta manera proponer medidas que ayuden a minimizar el costo de las demoras para Pemex.

Indice

Pag.

1.- Demora- Concepto y Filosofía

a) Análisis de las leyes nacionales al respecto.

9

El objetivo de este capítulo es analizar el problema de las leyes nacionales que no se apegan a la realidad marítima nacional e internacional.

b) Desconocimiento de la terminología marítima.

10 - 11

Dar a conocer la importancia de manejar los mismos términos a nivel internacional.

c) Definición de Demora

12

Explicar lo que es una demora, objeto de este estudio.

2.- Causas que originan una demora

Exponer las causas que originan una demora, para poder proponer posibles soluciones.

- | | |
|--|----|
| a) Falta de producto en el puerto de carga | 12 |
| b) Mal tiempo | 12 |
| c) Infraestructura portuaria | 12 |
| d) Bajo ritmo de bombeo | 12 |
| e) Mantenimiento de posiciones de carga | 12 |
| f) Discrepancia entre la ventana del barco y la ventana de la Terminal | 13 |

3.- Contratos / acuerdos que norman el cálculo de demoras

Identificar y comprender los contratos que aplican en el cálculo de demoras.

- | | |
|---------------------------|---------|
| a) Póliza de Fletamento | 13 |
| b) Contratos Comerciales | 14 |
| c) Práctica Internacional | 15 - 16 |

4.- Factores que se involucran en el cálculo de demora.

Dar a conocer los factores que hay considerar para calcular una demora.

- | | |
|---------------------|----|
| a) Arribo de buque | 17 |
| b) Aviso de listo | 17 |
| c) Ventana acordada | 18 |

d) Tiempo permitido de carga	18
e) Tiempo de estadía	18
f) Ajustes al tiempo de estadía	18
g) Tarifas de demora	19
5.- Cálculo de Demora – Explicación	20-21
Con el objeto de entender como se calcula una demora., exponemos el cálculo de demora de una operación real.	
6.- Documentación que se requiere para presentar un reclamo por demora. Describir los documentos que en la práctica internacional son requeridos para aceptar un reclamo.	
a) Cálculo de demora	22
b) Estado de hechos emitido por el agente naviero	22
c) Reporte de tiempos de la operación emitido por el inspector	22
d) Bitácora de bombeo	22
e) Cartas de Protesta, si es que existen.	22
f) Copia Póliza de fletamento.	23
7.-Tiempo para notificar reclamo	23
Dar a conocer la importancia de esta cláusula.	

8.- Procedimiento de un reclamo por demora.

23 - 24

El objeto de este capítulo es que se entienda el proceso global de un reclamo por demora, desde su presentación hasta su conclusión.

- Resultados

24 - 29

Exposición de los resultados obtenidos.

- Conclusiones

29 - 30

Principalmente enfocadas a proponer mejoras y soluciones para minimizar el impacto económico de los demoras marítimas en Pemex.

- Glosario de Términos utilizados.

31 - 49

- Bibliografía:

- Abugel, Bruce

Advanced Charter Parties, Laytime and Demurrage Course. Houston, Tx., 2001.

150 pp.

- Asbatankvoy

2004.

- Brynmore, Michael

Laytime. Londres. British Shipping Laws .Fourt Edition, 1989.

358 pp.

- Davies, Donald

Commencement of Laytime. Londres, Lloyds of London Press Ltd., 1992.

254 pp.

- Gerencia Exportación de Crudo.

Evaluación de Demoras. México, 1988.

20 pp.

- Ley de Navegación y Comercio Marítimo.

México, 2004.

- Lloyds Maritime Academy

Voyage Charter Parties. Londres, Lloyds Maritime Training 16th. Guide, 2004.

190 pp.

-Salgado y Salgado, José Eusebio.

El Fletamento a tiempo y por viaie de un buquetanque. México, Petróleos

Mexicanos, 1989.

166 pp.

- Schofield, John.

Laytime and Demurrage. London, Lloyds of London Press Ltd., Second Edition

1990.

402 pp.

- Sepkes, Roger.

Advanced Demurrage Workshop. Londres. ASDEM, 2004.

200 PP.

- Summerskill, Michael Brynmor.

Laytime. Londres, Sweetand Maxwell, 1989.

358 pp.

- Torres Zapatera, Mariano de.

Estadías. Madrid, Editorial Montecorvo S.A., 1981.

341 PP.

1.- Demora- Concepto y Filosofía

a) Análisis de las leyes nacionales al respecto

Para entender lo que es una demora marítima, empecemos por definir los tipos de fletamento de buques.

Existen dos tipos :

Por viaje (spot)

Por tiempo (time charter)

El principal problema que tiene nuestro país para contratar la utilización de buques es el desconocimiento del Derecho Marítimo, así como la disparidad de las leyes nacionales con la realidad marítima nacional e internacional.

Nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimo vigente, de fecha 23 de diciembre de 1993, Diario Oficial de la Federación del 04 de enero de 1994 Arts. 87 al 147 tiene la siguiente clasificación de los contratos de utilización de los buques:

Arrendamiento:

- Fletamento
 - Por entero
 - Por compartimento

- Transporte
 - De cosas en general
 - De cosas determinadas
 - De personas

De tal manera que tanto armadores como usuarios nacionales, de acudir a la ley se verán en desventaja frente a los usuarios y armadores extranjeros.

b) Desconocimiento de la terminología marítima

Algunos técnicos en cuestiones fiscales han señalado la necesidad de que se imponga al “arrendamiento” de buques o contenedores el impuesto respectivo que se aplica a ese tipo de contrato a bienes inmuebles como casas y terrenos.

Todo por el error de designar equivocadamente en los medios marítimos nacionales, bien a la locación o bien al fletamento, como arrendamiento de buques, además de llamar al pago del uso del buque en esos contratos “renta” cuando el nombre de ese pago es el de “flete”.

Otro error, es el de considerar al buque como parte del territorio nacional por el hecho de enarbolar la bandera nacional.

Estos errores de técnica jurídica marítima nos muestran claramente que nuestro país ha vivido de espaldas al mar, sin considerar que México es y será siempre un país marítimo por naturaleza, por su ubicación geográfica en medio de dos grandes océanos: Atlántico y Pacífico.

También se desconoce la designación de los personajes que intervienen en el negocio marítimo. Debido a esto, a continuación presentamos la terminología más utilizada:

Naviero.- Propietario del buque.

Armador.- El titular de la explotación comercial y marítima del buque, siendo o no el propietario.

En el idioma inglés no existe este problema al usarse un solo término para describir a estos dos personajes "Shipowner".

Operador.- La persona física o moral que sin tener la calidad de empresa naviera o naviero, empresa armadora o armador, ejecuta a nombre propio o en el de su mandante (puede ser un banco o una empresa financiera) los contratos de utilización de los buques teniendo por ese sólo hecho todos los derechos y obligaciones consiguientes.

Agente Marítimo.- Representante del armador fuera de su sede.

Destinatario o Consignatario de las mercancías.- a quien van destinadas o consignadas las mercancías que se han transportado en el buque, puede o no ser su propietario.

Cargador.- la persona que entrega las mercancías al armador para su transporte por el mar, puede o no ser propietaria.

Alijador, estibador, carretillero o maniobrista.- al trabajador portuario que maneja las mercancías en tierra o a bordo para su carga o descarga del buque.

c) Demora-Definición.

Iniciando el tema objeto de ese estudio, definiremos lo que es una demora marítima :

Demora.- Es el tiempo que se excede de aquel permitido que se concede para efectuar una operación de carga o descarga.

2.- Las causas más comunes que originan una demora son:

- Falta de producto en el puerto de carga

Cuando la terminal no tiene el suficiente producto para cargar el barco.

- Mal tiempo

Aunque el período de mal tiempo no cuenta como estadía, hay ocasiones en que después de que pasa el mal tiempo, existe congestión en la terminal no siendo posible atender a todos los barcos. Si alguno de ellos llegó en ventana y no es atendido en ella, tiene derecho a reclamar el tiempo en demora.

- Infraestructura portuaria.

Cuando la terminal no cuenta con suficientes puntos de carga ó cuando sus instalaciones y/o equipos fallan, o son anticuados o no son manejados correctamente.

- Bajo ritmo de bombeo

Se considera como causa de demora cuando la terminal solicita al barco disminuir el ritmo de bombeo debido a que sus instalaciones no pueden recibir el producto a ese ritmo.

- Mantenimiento de posiciones de carga

Iniciando el tema objeto de ese estudio, definiremos lo que es una demora marítima :

Demora.- Es el tiempo que se excede de aquel permitido que se concede para efectuar una operación de carga o descarga.

2.- Las causas más comunes que originan una demora son:

- Falta de producto en el puerto de carga

Cuando la terminal no tiene el suficiente producto para cargar el barco.

- Mal tiempo

Aunque el período de mal tiempo no cuenta como estadía, hay ocasiones en que después de que pasa el mal tiempo, existe congestión en la terminal no siendo posible atender a todos los barcos. Si alguno de ellos llegó en ventana y no es atendido en ella, tiene derecho a reclamar el tiempo en demora.

- Infraestructura portuaria.

Cuando la terminal no cuenta con suficientes puntos de carga ó cuando sus instalaciones y/o equipos fallan, o son anticuados o no son manejados correctamente.

- Bajo ritmo de bombeo

Se considera como causa de demora cuando la terminal solicita al barco disminuir el ritmo de bombeo debido a que sus instalaciones no pueden recibir el producto a ese ritmo.

- Mantenimiento de posiciones de carga

Por lo general, Pemex da mantenimiento a sus instalaciones portuarias cada 6 meses, cuando esto sucede, dos puntos de carga al menos dejan de dar servicio, por lo que los buques deben de esperar turno por más tiempo para ser atendidos.

- Discrepancia entre la ventana del barco y la ventana de la terminal.

Pemex entrega mensualmente a PMI el programa de sus requerimientos de importaciones y exportaciones definiendo las ventanas para cada cargamento. PMI, de acuerdo a estos requerimientos sale al mercado de buques para encontrar los barcos adecuados en tiempo y forma. Sin embargo PMI, no siempre acuerda la misma ventana con el armador que la acordada con los proveedores y con Pemex (cliente). En estos casos podrían pagarse demoras sin recuperarse por parte de los proveedores/clientes.

3.- Contratos / acuerdos que norman el cálculo de demoras

En toda venta-compra de producto PMI (Pemex Internacional) celebra varios contratos que van a regular la operación marítima.

En el caso del crudo, el 1º. de noviembre de 1994, PMI celebró un contrato de compra-venta con Pemex Exploración y Producción (PEP), el cual sigue vigente. Este contrato además de las cláusulas comerciales, contiene ciertas cláusulas operativas que van a regular el cálculo de la demora.

Por otro lado, Pemex ha celebrado contratos de compra-venta de crudo a largo plazo con las diferentes compañías petroleras, principalmente con ExxonMobil,

Por lo general, Pemex da mantenimiento a sus instalaciones portuarias cada 6 meses, cuando esto sucede, dos puntos de carga al menos dejan de dar servicio, por lo que los buques deben de esperar turno por más tiempo para ser atendidos.

- Discrepancia entre la ventana del barco y la ventana de la terminal.

Pemex entrega mensualmente a PMI el programa de sus requerimientos de importaciones y exportaciones definiendo las ventanas para cada cargamento. PMI, de acuerdo a estos requerimientos sale al mercado de buques para encontrar los barcos adecuados en tiempo y forma. Sin embargo PMI, no siempre acuerda la misma ventana con el armador que la acordada con los proveedores y con Pemex (cliente). En estos casos podrían pagarse demoras sin recuperarse por parte de los proveedores/clientes.

3.- Contratos / acuerdos que norman el cálculo de demoras

En toda venta-compra de producto PMI (Pemex Internacional) celebra varios contratos que van a regular la operación marítima.

En el caso del crudo, el 1º. de noviembre de 1994, PMI celebró un contrato de compra-venta con Pemex Exploración y Producción (PEP), el cual sigue vigente. Este contrato además de las cláusulas comerciales, contiene ciertas cláusulas operativas que van a regular el cálculo de la demora.

Por otro lado, Pemex ha celebrado contratos de compra-venta de crudo a largo plazo con las diferentes compañías petroleras, principalmente con ExxonMobil,

Shell , Repsol Petróleo, Chevron, Valero Marketing.Estos contratos también contemplan las cláusulas que rigen el cálculo de demoras.

Hablando de una importación de productos petrolíferos, por ejemplo, gasolina, PMI realiza tres tipos de contratos:

- Contrato de compra-venta de gasolina con el proveedor que podría ser ExxonMobil, Shell, Texas Petrochemical, Citgo Petroleum, etc., este contrato, además de las cláusulas comerciales, contiene ciertas cláusulas operativas que van a regular el cálculo de la demora.
- PMI en Febrero 20,1992 firmó un contrato compra –venta de productos petrolíferos con Pemex-Refinación (PR), el cual a la fecha está en vigor y contempla las cláusulas operativas que regulan nuestras evaluaciones por demora.
- Además de los contratos de compra-venta arriba descritos, PMI también celebra un contrato de fletamento para realizar el transporte del producto carga/descarga.
- En la operación marítima suceden eventos particulares que no están contemplados en ningún contrato, es ahí donde se aplica la práctica internacional, la cual se regula bajo la experiencia de las compañías involucradas en la operación marítima. La cual se adecua día con día.

Existen varios foros internacionales, en donde se reúnen analistas de demoras de varias compañías para intercambiar y debatir puntos de vista de algunos

temas o casos reales que se encuentren en disputa. Las resoluciones que se toman ahí, forman parte de la práctica internacional.

El foro mas conocido y especializado en este tema es "ASDEM Conference" Conferencia de la Asociación de Demoras. Dicho evento se lleva a cabo cada dos años y tiene su sede en Londres. Pemex ha participado activamente a las 6 conferencias que a la fecha se han llevado a cabo.

- Las cláusulas operativas más comunes generalmente empleadas en lengua inglesa, que nos dan la pauta para iniciar nuestra evaluación, son las siguientes:

Fecha y Términos de Entrega. (Delivery Terms and Dates)

Se establece el período de entrega (ventana) y bajo que INCOTERM.

Estadía. (Laytime)

Se especifica el tiempo permitido para la operación carga / descarga, por lo regular es de 36 horas respectivamente, prorata para cargas / descargas parciales.

Tarifa Demora. (Demurrage Rate)

Se establece la tarifa por demora que se aplicará. Por lo general se acuerda que para buques rentados por viaje será la tarifa establecida en la póliza de fletamento y para buques rentados por tiempo se acuerda una tarifa razonable de acuerdo al mercado de fletes.

Fuerza Mayor o casos fortuitos. (Force Majeure)

Se establece que en los casos que sucedan eventos considerados como fuerza mayor ninguna de las partes será responsable por demoras, pérdidas de producto, o daños que pudieran surgir. Los eventos de fuerza mayor mas comunes son :

- Actos de Dios
- Inundaciones
- Incendios
- Guerra
- Disturbios laborales, huelgas
- Insurrecciones civiles
- Cuarentenas, epidemias
- Apagones.
- Decretos, regulaciones u órdenes de alguna autoridad gubernamental.

Otros Términos y Condiciones. (Others Terms and Conditions)

Se establecen los contratos adicionales que aplicarían para todos aquellos eventos que no estén cubiertos por el contrato correspondiente. Por lo general se establece el tiempo para presentar reclamos. En la práctica este período va de 30 a 90 días después de la fecha de terminación de la carga para emitir reclamo.

Ley y Arbitraje. (Law and Arbitration)

En caso de alguna disputa que no se haya logrado arreglar por las partes, en esta cláusula se establece en que tribunales y bajo que leyes llevarán el caso

para su resolución. Por lo general , se eligen las cortes de Nueva York o Londres.

En toda póliza de fletamento se establece el tiempo permitido que al armador concede al fletador para realizar las operaciones tanto de carga como de descarga. Por lo general el armador da 72 horas por viaje, el tiempo excedente es cobrado al fletador a la tarifa de demora expresada en dólares por día o prorata. Esta tarifa esta contenida en la póliza de fletamento.

4.- Factores que se involucran en el cálculo de demora.

Los factores que se deben considerar para realizar un cálculo de demora son los siguientes:

a) Arribo de buque

Es la fecha y hora en que el buquetanque llega al puerto de operación.

b) Aviso de listo (NOR)

Es el aviso que debe dar el buquetanque al estar listo para cargar, este debe ser dado en el área usual de fondeo y durante las horas en que el puerto se encuentre abierto. El aviso de listo debe de ser firmado por el capitán del buquetanque, agente ó representante del armador y de la persona que lo recibe por parte de la terminal sin omitir fecha y hora de aceptación. Debe entenderse que el buque esta listo en todo sentido para realizar las operaciones de carga / descarga .

c) Ventana acordada

para su resolución. Por lo general , se eligen las cortes de Nueva York o Londres.

En toda póliza de fletamento se establece el tiempo permitido que al armador concede al fletador para realizar las operaciones tanto de carga como de descarga. Por lo general el armador da 72 horas por viaje, el tiempo excedente es cobrado al fletador a la tarifa de demora expresada en dólares por día o prorata. Esta tarifa esta contenida en la póliza de fletamento.

4.- Factores que se involucran en el cálculo de demora.

Los factores que se deben considerar para realizar un cálculo de demora son los siguientes:

a) **Arribo de buque**

Es la fecha y hora en que el buquetanque llega al puerto de operación.

b) **Aviso de listo (NOR)**

Es el aviso que debe dar el buquetanque al estar listo para cargar, este debe ser dado en el área usual de fondeo y durante las horas en que el puerto se encuentre abierto. El aviso de listo debe de ser firmado por el capitán del buquetanque, agente ó representante del armador y de la persona que lo recibe por parte de la terminal sin omitir fecha y hora de aceptación. Debe entenderse que el buque esta listo en todo sentido para realizar las operaciones de carga / descarga .

c) **Ventana acordada**

Es el período acordado entre ambas partes para que llegue el buquetanque y sea atendido a su arribo.

d) Tiempo permitido de carga

Es el tiempo que se concede para realizar la operación de carga/descarga. En general se dan 36 horas

e) Tiempo de estadía

Es el tiempo que permanece el buquetanque en el punto de carga desarrollando toda la operación. El inicio de la estadía depende de 3 escenarios:

- Cuando el buquetanque llega dentro de ventana.- la estadía inicial al momento en que el buquetanque tiende su aviso de listo + 6 horas o cuando el buquetanque inicia la operación de carga.

- Cuando el buquetanque llega antes de ventana, la estadía inicia el primer día de ventana+6 horas ó cuando buquetanque inicia la carga, lo que ocurra primero.

-Cuando el buquetanque llega después del último día de ventana, la estadía inicia al comienzo de la carga.

f) Ajustes al tiempo de estadía

El período en el que la carga/descarga de algún buquetanque se retrase por alguna de las siguientes razones, no contará como estadía :

- Maniobras de amarre.- Se considera desde que se levantan anclas hasta que el buquetanque quede totalmente amarrado.

- Libre Plática.- Autoridades, aduanas, migración, se contempla desde que suben las autoridades hasta que se otorga la libre plática.

- Reglamentos de las autoridades portuarias.

- Inspecciones.- medición de tanques de vacíos, análisis producto.

-Tráfico Nocturno.- Cuando una terminal manifiesta tener restricción nocturna, no operan durante la noche, de las 18:00 pm. hasta las 06:00 am del siguiente día. Este tiempo no cuenta como estadía.

- Mal Tiempo- Tormentas, marejadas, inclemencias meteorológicas que impidan se efectúe la operación.

-Todas aquellas actividades imputables al buquetanque, como paros solicitados por él ; deslastre, vaciar los tanques de desperdicio, lavado de tanques; etc.

Cuando una de estas actividades ocurra de manera simultánea con la operación, no serán deducibles.

-Declaración de fuerza mayor.

g) Tarifas de demora

Es la tarifa que se usará para el cálculo de demoras. Existen tres tipos :

- La especificada en la póliza de fletamento.

- La correspondiente al peso muerto del buquetanque.

- La correspondiente al peso de la carga.

Para obtener estas últimas dos, es necesario contar con las siguientes publicaciones internacionales AFRA (average freight assesment), publicación

mensual que establece promedios mensuales de tarifas de acuerdo al flete en toneladas largas. WORLDSCALE, esta publicación nos da el promedio anual de tarifas, en relación al flete en toneladas métricas.

En cada contrato se especifica que tarifa se utilizará.

5.- Cálculo de Demora

Para mayor entendimiento, el caso que aquí se ejemplifica es de los más sencillos, debido a que durante la operación no sucedió ningún evento que complicara la carga, además de tener un contrato claro a largo plazo que regula todas las operaciones.

El inicio de la estadía depende de la situación en la que haya llegado el buquetanque. Es decir, si el barco llega a) antes, b) durante y c) después de ventana acordada.

Ejemplo:

Venta de: Crudo Maya - Contrato a Largo Plazo

Condiciones: FOB (Libre a Bordo)

Nombre Buquetanque- SKS Senne

Compañía: Repsol

Puerto: Cayo Arcas

Ventana Acordada: Enero 08_10

Volumen: 977,155 bls.

Llegada Buquetanque : Enero 01 19:40 hrs.

Aviso de Listo Tendido : Enero 06 00:01 hrs.

mensual que establece promedios mensuales de tarifas de acuerdo al flete en toneladas largas. WORLDSCALE, esta publicación nos da el promedio anual de tarifas, en relación al flete en toneladas métricas.

En cada contrato se especifica que tarifa se utilizará.

5.- Cálculo de Demora

Para mayor entendimiento, el caso que aquí se ejemplifica es de los más sencillos, debido a que durante la operación no sucedió ningún evento que complicara la carga, además de tener un contrato claro a largo plazo que regula todas las operaciones.

El inicio de la estadía depende de la situación en la que haya llegado el buquetanque. Es decir, si el barco llega a) antes, b) durante y c) después de ventana acordada.

Ejemplo:

Venta de: Crudo Maya - Contrato a Largo Plazo

Condiciones: FOB (Libre a Bordo)

Nombre Buquetanque- SKS Senne

Compañía: Repsol

Puerto: Cayo Arcas

Ventana Acordada: Enero 08_10

Volumen: 977,155 bls.

Llegada Buquetanque : Enero 01 19:40 hrs.

Aviso de Listo Tendido : Enero 06 00:01 hrs.

B/T Amarrado: Enero 08 10:50

Comienza carga: Enero 08 11:40 hrs.

Completa carga : Enero 10 10:36 hrs.

Desconecta Mangueras : Enero 10 11:15 hrs.

Buquetanque llegó en Enero 01 19:40 hrs. = antes de ventana.

Estadía inicia de acuerdo a contrato Cláusula 11.1.3 al comienzo de la carga:

Inicia Estadía : Enero 08 11:40

Termina Estadía: Enero 10 11:15

Total Tiempo Estadía : 47:35 hrs.

Deducciones:

Tiempo Permitido : 42 hrs. de acuerdo al Contrato- Cláusula 11.3 la cual establece que para cargamentos hasta 900,000 bls. el tiempo permitido es de 36 hrs. y para cargamentos mayores a 900,000 bls. será de 42 hrs.

Considerando lo anterior, aplicamos una deducción de 42 hrs. como tiempo permitido.

Inspecciones: Enero 10 10:36 a 11:15= 39 minutos.

Por lo tanto:

Total Estadía: 47:35 hrs.

Menos Deducciones : 42:39 hrs.

Tiempo en Demora: 04 hrs. 56 mins.* tarifa demora \$30,735.08 usd.= \$6, 317.90 usd.

Costo de esta demora : \$6,317.90.

Nota: Cálculo anexo.

6.- Documentación que se requiere para presentar un reclamo por demora

a) Cálculo de demora

Cálculo con las referencias, tiempos y tarifa específicos de la operación que nos lleva a obtener un x monto evaluado.

b) Estado de hechos emitido por el agente naviero

Es el documento oficial que se utiliza para el cálculo de demoras. Esta hoja de tiempos emitida por el agente marítimo, debe estar firmada por el capitán del barco, por el agente mismo y por la terminal.

c) Reporte de tiempos de la operación emitido por el inspector

Como información complementaria, se utiliza el estado de hechos del inspector independiente. Por lo general se utiliza para obtener mayor detalle de las cantidades y calidades del producto.

d) Bitácora de bombeo

Registro del bombeo del buquetanque a cada hora, además de especificar paros en la operación y quién lo solicita.

e) Cartas de Protesta, si es que existen.

Se utilizan para manifestar alguna inconformidad durante la operación y / o deslindar responsabilidades, deben estar firmadas por ambas partes, barco y

Costo de esta demora : \$6,317.90.

Nota: Cálculo anexo.

6.- Documentación que se requiere para presentar un reclamo por demora

a) Cálculo de demora

Cálculo con las referencias, tiempos y tarifa específicos de la operación que nos lleva a obtener un x monto evaluado.

b) Estado de hechos emitido por el agente naviero

Es el documento oficial que se utiliza para el cálculo de demoras. Esta hoja de tiempos emitida por el agente marítimo, debe estar firmada por el capitán del barco, por el agente mismo y por la terminal.

c) Reporte de tiempos de la operación emitido por el inspector

Como información complementaria, se utiliza el estado de hechos del inspector independiente. Por lo general se utiliza para obtener mayor detalle de las cantidades y calidades del producto.

d) Bitácora de bombeo

Registro del bombeo del buquetanque a cada hora, además de especificar paros en la operación y quién lo solicita.

e) Cartas de Protesta, si es que existen.

Se utilizan para manifestar alguna inconformidad durante la operación y / o deslindar responsabilidades, deben estar firmadas por ambas partes, barco y

terminal. Por lo general cuando el buquetanque emite carta de protesta, la terminal sólo firma de enterado, no aceptado.

f) Copia Póliza de fletamento.

Se utiliza para verificar la tarifa diaria por demora.

7.-Tiempo para notificar reclamo

En general se especifica en el contrato de compra-venta. En promedio son 90 días a partir de la fecha de terminación de la carga, este criterio también va de acuerdo a la práctica internacional. Si el reclamo no es notificado dentro del período establecido junto con la documentación soporte correspondiente se puede rechazar dicho reclamo en su totalidad, considerándolo como "reclamo extemporáneo".

8.- Procedimiento de un reclamo por demora.

Tomemos el mismo caso utilizado en el punto 5

- El reclamo inicial enviado por el cliente fue por \$64, 568.52 usd, al analizarlo nos dimos cuenta que el cliente consideraba la ventana acordada Enero 06-08, consultamos dicha información con nuestra área comercial, la cual nos confirmó que la ventana acordada fue Enero 08-10 por lo que PMI tenía la razón.

- Le enviamos nuestra propuesta y cálculo por \$6,317.90 usd al cliente marcando la diferencia entre nuestros cálculos.

terminal. Por lo general cuando el buquetanque emite carta de protesta, la terminal sólo firma de enterado, no aceptado.

f) Copia Póliza de fletamento.

Se utiliza para verificar la tarifa diaria por demora.

7.-Tiempo para notificar reclamo

En general se especifica en el contrato de compra-venta. En promedio son 90 días a partir de la fecha de terminación de la carga, este criterio también va de acuerdo a la práctica internacional. Si el reclamo no es notificado dentro del período establecido junto con la documentación soporte correspondiente se puede rechazar dicho reclamo en su totalidad, considerándolo como "reclamo extemporáneo".

8.- Procedimiento de un reclamo por demora.

Tomemos el mismo caso utilizado en el punto 5

- El reclamo inicial enviado por el cliente fue por \$64, 568.52 usd, al analizarlo nos dimos cuenta que el cliente consideraba la ventana acordada Enero 06-08, consultamos dicha información con nuestra área comercial, la cual nos confirmó que la ventana acordada fue Enero 08-10 por lo que PMI tenía la razón.

- Le enviamos nuestra propuesta y cálculo por \$6,317.90 usd al cliente marcando la diferencia entre nuestros cálculos.

terminal. Por lo general cuando el buquetanque emite carta de protesta, la terminal sólo firma de enterado, no aceptado.

f) Copia Póliza de fletamento.

Se utiliza para verificar la tarifa diaria por demora.

7.-Tiempo para notificar reclamo

En general se especifica en el contrato de compra-venta. En promedio son 90 días a partir de la fecha de terminación de la carga, este criterio también va de acuerdo a la práctica internacional. Si el reclamo no es notificado dentro del período establecido junto con la documentación soporte correspondiente se puede rechazar dicho reclamo en su totalidad, considerándolo como "reclamo extemporáneo".

8.- Procedimiento de un reclamo por demora.

Tomemos el mismo caso utilizado en el punto 5

- El reclamo inicial enviado por el cliente fue por \$64, 568.52 usd, al analizarlo nos dimos cuenta que el cliente consideraba la ventana acordada Enero 06-08, consultamos dicha información con nuestra área comercial, la cual nos confirmó que la ventana acordada fue Enero 08-10 por lo que PMI tenía la razón.

- Le enviamos nuestra propuesta y cálculo por \$6,317.90 usd al cliente marcando la diferencia entre nuestros cálculos.

- Repsol nos informa que checará la ventana con su área comercial y nos informará al respecto. Después de corroborar dicha información, nos informa que está de acuerdo con nuestros cálculos.

- Al recibir Pemex Internacional (PMI) el acuerdo, solicita factura por el monto acordado.

- Se recibe factura y se solicita el pago a Repsol.

- A su vez, PMI reclamó a Pemex Exploración y Producción (PEP) la misma cantidad de \$6,317.90 usd.

- PEP nos da su acuerdo por \$6,317.90 usd.

- PMI solicita dicho cobro a PEP.

9,- Resultados

Con base al objetivo general de este trabajo, a continuación presentaré los resultados económicos obtenidos durante el período enero-junio del año 2004 .

En virtud de que todas las transacciones comerciales petroleras se realizan con compañías extranjeras, todos los montos que expresamos están en dólares americanos.

En la Subdirección de Reclamos y Control de Pérdidas (SRCP) se manejan dos tipos de reclamos: reclamos por demora y reclamos por calidad y cantidad

Iniciando el año del 2004 teníamos en negociación 1,017 reclamos de años anteriores, de enero a junio del presente año se crearon 2,220 reclamos

- Repsol nos informa que checará la ventana con su área comercial y nos informará al respecto. Después de corroborar dicha información, nos informa que está de acuerdo con nuestros cálculos.

- Al recibir Pemex Internacional (PMI) el acuerdo, solicita factura por el monto acordado.

- Se recibe factura y se solicita el pago a Repsol.

- A su vez, PMI reclamó a Pemex Exploración y Producción (PEP) la misma cantidad de \$6,317.90 usd.

- PEP nos da su acuerdo por \$6,317.90 usd.

- PMI solicita dicho cobro a PEP.

9.- Resultados

Con base al objetivo general de este trabajo, a continuación presentaré los resultados económicos obtenidos durante el período enero-junio del año 2004 .

En virtud de que todas las transacciones comerciales petroleras se realizan con compañías extranjeras, todos los montos que expresamos están en dólares americanos.

En la Subdirección de Reclamos y Control de Pérdidas (SRCP) se manejan dos tipos de reclamos: reclamos por demora y reclamos por calidad y cantidad

Iniciando el año del 2004 teníamos en negociación 1,017 reclamos de años anteriores, de enero a junio del presente año se crearon 2,220 reclamos

recibidos + enviados y correspondientes a todos los productos, es decir, crudo, petrolíferos y petroquímicos. En total teníamos por atender 3,237 reclamos por \$80'125,000 usd. Se han conciliado durante este período 2,385 reclamos que ascienden a \$55'125,258 usd, quedando en negociación 852 reclamos.

Gráfica 1

Los 852 reclamos que se encuentran en negociación ascienden a \$25'000,573 usd y corresponden a varias compañías. Gráfica 2.

De los \$25'000,000 usd que están en negociación, corresponden a la siguiente línea de negocios por producto:

Productos Petrolíferos \$19'956,000 usd. Gráfica 3

Productos Petroquímicos \$ 452,000 usd. Gráfica 4

Petróleo Crudo \$ 4'593,000 usd. Gráfica 5

De los \$80'125,000 usd, \$40'000,000 usd corresponden a reclamos por demora y \$40'125,000 usd a reclamos por calidad y cantidad. Gráfica 6, a su vez de estos \$40'000,000 usd , 22'050,000 usd corresponden a reclamos pagados ó por pagar y \$17'950,000 usd a reclamos cobrados ó por cobrar. Gráfica 7.

Por línea de negocio, tenemos que:

Reclamos pagados o por pagar:

- Petróleo Crudo - \$1'600,000 usd.
- Productos Petrolíferos - \$19'500,000 usd.
- Productos Petroquímicos - \$950,000 usd Gráfica 8

Reclamos cobrados o por cobrar.

- Petróleo Crudo - \$3'600,000 usd
- Productos Petrolíferos - \$13,700,000 usd.
- Productos Petroquímicos - \$650,000 usd

Gráfica 9.

La diferencia entre lo pagado vs. cobrado se debe principalmente a que en productos petrolíferos, en cargamentos de gasolina en específico, se utiliza un solo buquetanque para cargar 3 parcelas de diferentes proveedores, lo que implica manejar tres diferentes contratos, tres ventanas, etc. De antemano se tiene contemplado el pagar demoras pero se ahorra en flete, pues en lugar de fletar 3 barcos sólo se fleta uno sólo.

Para dar una idea más clara del comportamiento económico de los reclamos en general que se han manejado en los últimos 10 años, presentamos la Gráfica 10.

Cabe mencionar que el número de reclamos que surgen van de la mano con el número de operaciones marítimas que se realizan las cuales aumentan año con año y son más complejas.

En relación a los años anteriores, el resultado ha sido muy bueno pues en un semestre se han conciliado casi la misma cantidad de reclamos que en un año completo y con menor número de personal.

Partiendo de que el área de demoras en cualquier compañía petrolera es una área de servicio "back office", es decir el área principal del negocio es la parte comercial, estamos sujetos a los lineamientos y directrices que marque el área comercial.

De acuerdo a mi experiencia profesional hace 15 años, el área de demoras no existía como tal, el departamento operativo se encargaba de atender los reclamos que se recibían sin tener claro lo que económicamente representaba. A través del tiempo hemos logrado que se le dé más importancia a este trabajo, siendo ahora una Subdirección, la cual se denomina Subdirección de Reclamos y Control de Pérdidas.

Las demoras marítimas como todos los costos adicionales a los erogados por la compra-venta de productos, se deben tomar en cuenta para obtener el monto real de las pérdidas o ganancias de una transacción comercial.

La SRCP ha implementado ciertas acciones para lograr nuestro objetivo:

- La acción primordial es prevenir el surgimiento de reclamos, esta actividad se lleva a cabo detectando áreas de oportunidad para evitar o disminuir reclamos.

Asesoramos a las áreas comerciales / operativas y fletamentos en el sentido de minimizar costos durante toda la operación marítima.

- Participación en la elaboración de contratos de compra-venta, siendo nuestra función revisar y proponer las cláusulas operativas que nos ayuden a minimizar costos por este concepto.

- Promover la inclusión de cláusulas de demoras en contratos de barcazas, el uso de barcazas en el transporte marítimo ha aumentado considerablemente. y a nivel internacional no existe mucha regulación al respecto.
- Reducir el tiempo de conciliación de los reclamos para evitar así el costo financiero al recuperar lo antes posible los montos reclamados.
- Reducir el número de reclamos en negociación mensual promedio, nuestro objetivo es no tener más de 1000 reclamos con este estatus.
- Realizar visitar a las compañías deudoras y conciliar reclamos en "paquete", es decir, tanto conciliamos reclamos que nos deben como también los que nosotros adeudamos. Esta acción ha agilizado mucha la recuperación de reclamos.
- Promover ante las áreas comerciales el asegurar la cobranza de demoras vía contractual con empresas de alto riesgo comercial como Itochu, Chemoil Texas Petrochemical, PDVSA, etc. Existen compañías con las cuales cuesta mucho trabajo lograr que paguen demoras.
- Impartir pláticas de operaciones y demoras en las Terminales Marítimas con el objeto de concientizar a la gente que realmente realiza la operación marítima. Esta acción ha dado muy buen resultado, pues considerando que no tenemos la infraestructura portuaria idónea, la buena programación y atención a los buquetanques es primordial para ahorrar tiempos de operación, lo cual es igual a ahorrar dinero.

-Conjuntamente con las áreas operativas y de fletamentos enriquecer las instrucciones a buquetanques, inspectores y agentes navieros, debido a que son ellos los proveedores de la información.

-Asistir a diversos foros nacionales como internacionales que se realizan en este entorno, Pemex asiste de manera activa pues consideramos que es importante la presencia de Pemex para fortalecer su liderazgo en la industria petrolera.

Conclusiones

Pemex como empresa numero uno de México no puede darle la espalda al escenario internacional, debido a que es necesario adecuarse día con día al mercado petrolero internacional. Hoy por hoy nos hemos dado cuenta de que para poder competir realmente con las grandes compañías petroleras tenemos que prepararnos día con día, reconociendo nuestras debilidades y fortaleciendo nuestras habilidades.

Sin embargo, siendo Pemex una compañía paraestatal hay que lidiar aún hoy en día con los grandes vicios gubernamentales que nos cuesta tanto desaparecer.

Siendo el transporte marítimo, parte integral del mercado petrolero y las demoras marítimas objeto de este estudio, me remitiré a exponer mis comentarios finales.

En la última década hemos visto la importancia de los costos por demora que Pemex tiene que pagar, derivados de la operación marítima, hemos trabajado en ello y se ha logrado disminuir el impacto económico en los ingresos de Pemex,

-Conjuntamente con las áreas operativas y de fletamentos enriquecer las instrucciones a buquetanques, inspectores y agentes navieros, debido a que son ellos los proveedores de la información.

-Asistir a diversos foros nacionales como internacionales que se realizan en este entorno, Pemex asiste de manera activa pues consideramos que es importante la presencia de Pemex para fortalecer su liderazgo en la industria petrolera.

Conclusiones

Pemex como empresa numero uno de México no puede darle la espalda al escenario internacional, debido a que es necesario adecuarse día con día al mercado petrolero internacional. Hoy por hoy nos hemos dado cuenta de que para poder competir realmente con las grandes compañías petroleras tenemos que prepararnos día con día, reconociendo nuestras debilidades y fortaleciendo nuestras habilidades.

Sin embargo, siendo Pemex una compañía paraestatal hay que lidiar aún hoy en día con los grandes vicios gubernamentales que nos cuesta tanto desaparecer.

Siendo el transporte marítimo, parte integral del mercado petrolero y las demoras marítimas objeto de este estudio, me remitiré a exponer mis comentarios finales.

En la última década hemos visto la importancia de los costos por demora que Pemex tiene que pagar, derivados de la operación marítima, hemos trabajado en ello y se ha logrado disminuir el impacto económico en los ingresos de Pemex,

se tienen metas bien definidas para los próximos años encaminadas a cumplir nuestro objetivo. Las principales metas que nos hemos propuestos son las siguientes:

- Realizar visitas trimestrales a compañías deudoras para agilizar los cobros por este concepto, evitando costos financiero.
- Fomentar la comunicación con todas las áreas de PMI involucradas en la operación marítima: comerciales, operaciones, fletamentos, seguros, finanzas.
- Informar a las terminales marítimas del costo de las demoras y acciones preventivas. Realizar talleres.
- Dar la capacitación necesaria a todo el personal involucrado.
- Incrementar la presencia de Pemex en foros internacionales.
- Implementar sistemas computacionales y fortalecer los ya existentes para tener mejor control y registro de los reclamos por demora.
- Informar a PEP y a PR de la conveniencia de invertir en infraestructura portuaria, debido a que esta es la principal deficiencia con la que contamos.

GLOSARIO DE TERMINOS MARITIMOS

A

abanderar, vb. (*to register, a ship*)

Mar. Matricular o registrar bajo la bandera de un país a un buque o embarcación.

Proveer un buque de los documentos que acrediten su bandera.

abandonar, vb. (*to abandon*)

Mar. Renunciar a todo dominio sobre un buque o mercancía. Acción de dejar el buque utilizando los botes, saltando a tierra, transbordando a otro buque o de cualquier otra forma.

abarloar, vb. (*to bring a ship alongside a wharf or another ship*)

Mar. Colocar un buque dando uno de sus costados al muelle o a otro buque. Generalmente este verbo es utilizado para describir las maniobras que se realizan para que los buques queden en la posición antes descrita. Diferente a atracar, que se refiere a aproximar un buque a otro buque, batería o muelle sin importar la posición.

abasto, st. (*supply*)

Mar. Provisión de víveres, combustible y material en general que requiere una entidad o una población.

abatir

Mar. "Desviarse un buque de su rumbo a causa del viento y del oleaje."

abatimiento, st. (*leeway, sag, drift*)

Mar. Desvío de un buque a sotavento de su rumbo por efecto del viento y del mar o ángulo entre el rumbo real y el rumbo aparente.

abordaje, st. (*boarding*)

Mar. Acción y efecto de abordar.

abordar, vb. (*to board a ship*)

Mar. Arrimar una nave a otra. Chocar voluntaria o involuntaria dos o más buques..

a bordo, prep. y st. (*on board*)

Frase común entre los marinos ya sea para ordenar el momento de embarque o para indicar cuando una embarcación se dirige al centinela. Estar en una embarcación.

aboyar, vb. (*to buoy up*)

Mar. Colocar boyas para señalar áreas peligrosas para la navegación. Mantener un objeto a flote mediante boyas.

abozar, vb. (*to stopper*)

Mar. Sujetar con bozas, cabos.

acarreo dentro del puerto (*haulage*)

Mar. Acción que se realiza para transportar una embarcación hacia el puerto o cambiarla de sitio.

acoderar, vb. (*to bring the broadside, to bear*)

Mar. Amarrar un buque con coderas para facilitar su acomodo en una determinada posición.

alijo, st. (*lighterage*)

Carga que se desembarca con el propósito de aligerar o aliviar el peso de un buque, o simplemente descarga de un navio.

amarre, st. (*mooring*)

Mar. Dispositivo que permite asegurar un barco por medio de cabos o cadenas a un muelle, a boyas, a otro buque o a cualquier punto firme, cuando se está en un puerto, bahía o río, el momento en el cual el buquetanque se encuentra totalmente amarrado se denomina "All Fast".

ancla, st. del lat. *ancora* (*anchor*)

Instrumento de hierro o acero, en forma de anzuelo doble, al que se une un cabo, cable o cadena firme al buque (arraigado). Arrojado al agua, al hacer presa en el fondo, sirve para evitar que el buque sea arrastrado por el viento o las corrientes, y también para lograr efectos evolutivos en las maniobras.

armador (*shipowner*)

Mar. El titular de la explotación comercial y marítima del buque, sea o no su propietario.

arribo, st. (*arrival*)

Cuando el buque llega a puerto (boya de recalada, fondeadero, etcétera).

atracar, vb. (*to lay a ship alongside*)

Mar. Acercar un buque a otra embarcación o al muelle.

avituellamiento

Mar. Suministro de vituallas o provisiones a una embarcación.

B

babor, st. del fr. *babord* (*port (side)*)

Mar. Parte izquierda de un buque observando de popa hacia proa.

banda, st. (*side (of a ship), band*)

Mar. Cada una de las dos mitades de un buque, a partir del plano vertical que pasa por el centro de la quilla y llega a las extremidades de proa y popa.

barloa, st. (*mooring cable*)

Mar. Cable o cabo con el que se sujeta una embarcación a otra.

barrenar, vb. (*to scuttle*)

Mar. Perforar una embarcación para que se vaya al fondo. *Mec.* (*drill*). Taladrar o sondear con barrenas.

bichero, st. (*boat hook*)

Mar. Asta larga con un hierro de punta y gancho que sirve para atracar, desatracar u otros usos diversos.

blinquer, st. (*blink, blinker*)

Mar. Luz con destello. Aparato eléctrico utilizado para hacer señales Morse.

boza, st. (*stopper*)

Mar. Cabo corto, firme por un chicote (extremo) a un cáncamo, argolla o cualquier otro punto del buque, usado para sujetar con varias vueltas a un cabo de maniobra que de otro modo pudiera escurrirse. También la hay de cadena.

bunker, st.

En términos marítimos, lugar donde se almacenan a bordo los combustibles de las embarcaciones. Expresión que indica cuando un buque solicita abastecerse de combustibles.

buque, st. del cat. *buc* 'vientre' (*ship, vessel*)

Vaso flotante de madera, fierro u otro material impermeable que, impulsado y dirigido por un artificio adecuado, puede transportar con seguridad por el mar a personas o cosas. Término empleado para designar, generalmente, a embarcaciones importantes tanto por su capacidad de carga (tonelaje) como por la trascendencia de sus funciones.

buquetanque, st. (*tank ship*)

Nombre generalizado para designar embarcaciones que transportan petróleo o sus derivados, aunque en la actualidad también se designa como buquetanque al que transporta líquidos a granel y a los buques cisternas. En cuanto a su plural, la Real Academia Española de la Lengua recomienda que cuando la

palabra se escriba separada se pluralice como buques tanque, cuando la palabra se escriba junta se pluralice buquetanques.

C

cable, st., del fr. *câble* (*cable*)

Mar. Cuerda gruesa de alambre, fibra u otro material fuerte. Medida de longitud igual a la décima parte de una milla náutica o 185.32 metros.

cabotaje (*coastal sailing or trading*)

Navegación costera o tráfico de puerto a puerto por las inmediaciones de las costas, y tomando por guía principal los puntos conocidos de éstas, se denomina a la navegación costera dentro del mismo país.

calado, st. (*draught, depth*)

Mar. Distancia vertical entre la quilla y la superficie del agua en el punto considerado.

carenado (*careening*)

Mar. Limpieza y reparación del casco de una embarcación.

carta de navegación (*navigation chart*)

Mar. Mapa geográfico donde se identifican las rutas marítimas de los barcos.

carta náutica (*nautical chart*)

Mar. Sistema gráfico diseñado para reproducir, mediante proyecciones particulares, los contornos exactos y las características físicas y profundidades de océanos, mares, costas y puertos terrestres. La extensión física que

describen varía de acuerdo con las características de su diseño. Con base en lo anterior es factible localizar, señalados en ellas, los puntos terrestres más significativos que son visibles desde el mar, por ejemplo, los faros y campanarios. Como instrumento de navegación auxilia a los marinos para determinar su posición en el mar dado que permite visualizar gráficamente las características del lugar donde se encuentra y, aunado a instrumentos como la brújula o el compás, permite orientar la ruta por seguir cuando se navega.

centro embarcador (*loading center*)

Planta de almacenamiento que se surte por vía marítima. Este tipo de planta debe disponer de las instalaciones necesarias para recibir la carga total de los buques. Instalación que realiza operaciones de venta y distribución de productos a clientes.

chalán, st. (*barge*)

Mar. Embarcación menor de fondo plano, proa y popa vertical, usada en el paso de personas y carga, en ríos, puertos y canales, moviéndose generalmente a la sirga (navegar a remolque o a la tira).

ciaboga, st. (*forming a crowd*)

Mar. Maniobra de dar vuelta a una embarcación, poniendo la proa en dirección opuesta a la que llevaba.

Código Marítimo Internacional para Carga Peligrosa o Código IMDG

Clasificación de cargas peligrosas:

Clase 1: Explosivos

Clase 2: Gases (comprimidos, líquidos o disueltos bajo presión)

Clase 3: Líquidos inflamables

Clase 4.1: Sólidos inflamables

Clase 4.2: Sustancias de combustión instantánea

Clase 4.3: Sustancias que producen gases inflamables, al hacer contacto con el agua.

Clase 5.1: Sustancias oxidantes

Clase 5.2: Peróxido orgánico

Clase 6.1: Sustancias venenosas (tóxicas)

Clase 6.2: Sustancias infecciosas

Clase 7: Materiales radioactivos

Clase 8: Corrosivos

Clase 9: Sustancias varias, cuya experiencia ha mostrado o puede mostrar ser o puede ser de carácter peligroso de tal manera que las previsiones del Código deben aplicarse.

control de tráfico marítimo

Conjunto de dispositivos que sirven para auxiliar y controlar el movimiento y ubicación de las embarcaciones marítimas.

cuaderna, st. (*frame*)

Mar. Cada una de las piezas o ramas simétricas que a partir de la quilla suben por banda y banda para formar el esqueleto del casco de un buque. La mayor y más saliente del centro se llama cuaderna maestra.

cubierta, st. (*deck*)

Mar. "Cada uno de los pisos en que está dividido el buque en sentido horizontal y que van soportadas por los baos; se clasifican según la posición que ocupan."
(Diario Oficial)

D

dársena, st. (*bassin*)

Mar. Espacios dentro de una zona portuaria. Esta parte es la más resguardada de un puerto, pues está limitada con muelles, excepto por donde entran los buques.

delivery, st. (entrega)

Inicio de contrato de fletamento de una embarcación. Entrega del armador al fletador de un buque.

demora(s), st. (*demurrage*)

Es el tiempo que se excede de aquel permitido que se concede para efectuar una operación de carga o descarga.

derrota, st. (*course*)

Navegación que debe hacerse y la que en efecto se hace para ir de un punto a otro, debiendo a este efecto seguir uno o varios rumbos. Línea trazada en la carta náutica indicando el camino para ir de un punto a otro.

descargar, vb. (*to unload*)

Quitar o desembarcar la carga de un buque u otro medio de transporte.

deslastrar, vb. (*to unballast*)

Mar. Quitar el lastre de una embarcación.

E

embarque, st. (*shipment*)

Carga o remesa.

entrepunte, st. (*steerage*)

Espacio entre dos cubiertas de un barco.

escollera, st. (*breakwater*)

Mar. Obra construida con grandes piedras, bloques de cemento, etc., arrojados al fondo del agua para formar un rompeolas, servir de cimienta a un muelle o proteger cualquier otra edificación contra la acción de las corrientes.

escotilla de carga

Mar. Abertura de un barco que permite pasar a los compartimientos interiores de almacenamiento de productos.

eslora, st. (*length*)

Mar. Longitud de un barco medida desde el extremo de la popa, hasta el extremo de la proa.

estadia, (*lay time*)

Mar. Periodo de tiempo permitido contractualmente y que tiene una embarcación para cargar o descargar en puerto.

estiba, st. (*stowage*)

Mar. Conjunto de pesos colocados a bordo para dar estabilidad al buque. Arte de colocar y acomodar a bordo la carga.

estribor, st. (*starboard*)

Mar. Parte derecha de un buque mirando desde popa hacia proa.

ETA, (*estimated time of arrival*)

Mar. Tiempo estimado de arribo, siglas usadas por las embarcaciones para comunicar a terceras partes de su llegada probable a un destino.

ETD (*estimated time of departure*)

Tiempo estimado de salida, siglas usadas por las embarcaciones para comunicar a terceras partes de su salida del puerto.

F

flete, st. (*freight*)

Precio pagado por el fletamento de un buque o el transporte de carga por mar, aire o tierra.

flete muerto (*dead freight*)

Espacio no utilizado de la capacidad total de carga expresado en toneladas, barriles, etcétera.

Fletamento (*charter*)

Contrato por el cual el armador, en correspondencia del flete pagado, se obliga a cumplir con un buque determinado uno o más viajes preestablecidos (fletamento

por viaje), o bien dentro del tiempo convenido los viajes ordenados por el fletador bajo las condiciones establecidas por el contrato o de acuerdo con los usos y costumbres que imperan en el medio marítimo (fletamento a tiempo).

flota petrolera (*tanker fleet*)

Mar. Conjunto de embarcaciones que posee una empresa petrolera para transportar sus productos o para auxiliar a los buquetanques. Pemex Refinación cuenta con 21 embarcaciones propias y 15 rentadas.

fondear, vb. (*to cast the anchor, to drop the anchor*)

Mar. Dejar caer al fondo del mar un ancla con su correspondiente cadena, cable o cabo entalingado para que aquella agarre en el fondo (hacer presa) y el buque o embarcación quede sujeto. Calar en su acepción de hacer sumergir a un buque o cualquier objeto en el agua.

G

gambuza , st. (*provisions room*)

Mar. Galicismo por despensa. Depósito de víveres de un buque mercante.

gatera, st. (*cathole*)

En los barcos, abertura circular forrada de hierro, hecho en el costado del casco sobre la cubierta y otros puntos, para que pasen por él cadenas y cabos de amarre.

L

lancha, st. (*launch, long boat*)

Embarcación que se utiliza en trabajos auxiliares. También se le denomina lancha a los barcos pequeños que se emplean en la pesca. En Pemex Refinación se utilizan diferentes tipos de lanchas como auxiliares. Algunas de ellas son: lancha amarradora, lancha cortadora, lancha empujadora, lancha de pasaje, lancha de remolque y lancha rápida.

lastrar, vb. (*to ballast*)

Embarcar y estibar el lastre de modo adecuado para que el buque quede en buenas condiciones de estabilidad. Llenar los tanques de lastre.

lastre, st. (*ballast*)

Peso que se carga en una embarcación para que ésta se sumerja hasta un calado conveniente, el lastre puede ser agua o arena. Tiene como fin el incrementar su estabilidad para la navegación o hacerla más marinera, cuando se transita sin cargamento.

lecho, st. (*bed*)

Fondo de mar, río o lago.

línea de flotación (*floating line*)

"Línea que separa la parte sumergida del casco, de la que no está."

M

manga, st. (*breath*)

Mar. Anchura de un buque, medido del costado exterior de babor a estribor o viceversa.

maniobra de amarre y/o atraque

Actividad que inicia al momento del levantamiento de ancla, piloto a bordo o cuando el buquetanque deja el area de fondeo, lo que ocurra primero y termina al momento del "All Fast"

manómetro, st. (*manometer, pressure gauge*)

Instrumento que sirve para indicar la presión de los fluidos.

monoboya, st. (*single buoy mooring, SBM*)

Mar. Instalación costa afuera usada para carga y descarga de hidrocarburos, anclada al lecho marino con cadenas y con una característica de giro de 360 grados para que los buques puedan bornear (girar), orientándose hacia el viento o a la corriente marítima.

muestreo, (*sampling*)

Método que consiste en la extracción o limitación de una parte representativa de cierto universo, con el objeto de realizar un estudio que permita obtener un conocimiento de sus características generales o específicas.

N

N.O.R., (*Notice of Readiness*)

Momento en el cual el buquetanque notifica que esta listo para iniciar las maniobras de carga o descarga de producto, este debe ser dado en el área usual de fondeadero. Se puede tender el NOR a través del Capitán, Agente Marítimo u Operador del Buque.

O

Operación,

Actividad que consiste en la realización de la carga o descarga de un producto de un buquetanque en un puerto, amparado por una Orden Operativa.

operación de carga,

Actividad que inicia al momento de conectar las garzas o mangueras de carga en un buquetanque y termina al momento de su desconexión.

operación de descarga,

Actividad que inicia al momento de conectar las garzas o mangueras de descarga en un buquetanque y termina al momento de su desconexión.

P

parámetros de navegación (*navigation parameters*)

Unidades utilizadas en la navegación: grados, rumbo, distancia, velocidad, entre otras.

pasarela, st: (*cat walk*)

Mar. Pasillo o puente estrecho, que soportado por un armazón, une las estructuras de un buque petrolero.

peso desplazado (*lightered weight*)

Mar. Volumen de líquido desalojado por un cuerpo, especialmente un buque, al sumergirse o flotar, que según el principio de Arquímedes es igual al peso total del objeto que se trate (cuerpo, buque, etcétera).

peso muerto (*deadweight*)

Mar. Total de carga que un buque puede transportar, incluidos el combustible, lubricantes, refacciones, pinturas, víveres y tripulación. La carga se especifica según certificados y se mide en toneladas métricas y barriles a 60 grados centígrados.

Cobro por pilotaje, st. (*pilotage*)

Practicaje o derecho que pagan los buques por los servicios de práctico (piloto de puerto) a la entrada o salida de un puerto, bahía, canal, enmienda, ciaboga, fondeo, etcétera.

popa, st. (*stern, poop*)

Parte posterior del buque. (*Diario Oficial*, 1993)

puerta estanca (*watertight door*)

Se utiliza en los buques para no permitir el paso de líquidos.

puntal, st. (*depth*)

Altura medida en el centro de la eslora del buque, desde la quilla hasta la parte superior del barco, refuerzo que corre de babor a estribor sosteniendo las cubiertas, que soporta la cubierta principal.

Q

quilla, st. (*keel*)

Primera pieza que se coloca al construir un buque. Según sea de madera o metálica, consistirá en una gruesa viga rectangular o en la traca central del fondo del buque. Sobre la quilla se sientan las cuadernas del buque perpendicularmente a su longitud, viniendo a ser como su espina dorsal.

R

recalar, vb. (*to sight land*)

Cuando un buque se aproxima a un punto de tierra o con los detalles de la costa, para reconocerlo y marcarlo con seguridad.

redelivery (*reentrega*)

Término de contrato de fletamento de una embarcación. Devolución de un buque al armador.

remolcador, st. (*towboat, tugboat*)

Marítimo. "Embarcación de no muy grandes dimensiones especialmente diseñada con potencia de máquina suficiente para remolcar o empujar a buques, plataformas, chalanes o dar salvamento."

remolcar, vb. (*to tow*)

Marítimo. Llevar una embarcación u otro objeto sobre el agua, tirando de ella por medio de cuerdas o cables.

S

shin, (sundays and holidays included)

Significa que los domingos y días festivos se incluyen como parte de las estadías.

sentina, st. (bilge)

Mar. Espacios en el fondo del buque (doble fondo, bodegas, cuartos de bombas, departamentos de máquinas, etc.) en donde se almacena el agua que se fuga de tuberías, residuos de combustibles, etcétera.

socaire, st. (shelter)

Marítimo. Abrigo que ofrece un buque por sotavento o el lado opuesto al viento de alguna embarcación menor, naufrago, etcétera.

sotavento, st. (leeward)

Marítimo. Entre marinos, costado del barco opuesto a la parte de donde viene el viento, llamada barlovento.

T

Totalmente amarrado, (All Fast), se le denomina cuando el buque se encuentra totalmente amarrado y en posición de conectar mangueras o garzas en el muelle.

TRB (tonelaje de registro bruto) (gross tonnage, GRT)

Volumen de los espacios interiores de un buque en metros cúbicos. Con este volumen se calcula el tonelaje con el que los gobiernos efectúan cobros arancelarios en capitanías de puerto, pilotos, canales, administradoras portuarias, etcétera, en volumen se mide en toneladas morson que es medida de volúmen.

tripulación, st. (*crew*)

Mar. Personal que labora a bordo de embarcaciones bajo un contrato para prestar sus servicios. Este incluye capitán, oficiales y personal subalterno. El mismo término se utiliza para referirse a los empleados que trabajan en una refinería, incluso al planear el número y perfil laboral del personal se habla de “tripular” dicho centro de trabajo.

V

ventana, st. (*lay day*)

Mar. Periodo de tiempo en días que tiene una embarcación para arribar a cargar o descargar.

ventana de carga o descarga (*lay time*)

Mar. Período de tiempo en días que tiene una embarcación para cargar o descargar en puerto.

Z

zarpar, vb. (*to sail, to weigh anchor*)

Levar anclas, salir a la mar.

P.M.I. Comercio Internacional, S.A. de C.V.

DEMURRAGE DETAIL:

M/T SKS SENNE

LAYDAYS: JANUARY 8-10, 2004

ORDER	PORT / POSITION	CLIENT	PRODUCT
04-RYTV-01	CAYO ARCAS	REPSOL / PEP	MAYA CRUDE OIL

ANCHORED	JAN	1	19:40
NOR TENDERED		6	0:01
ALL FAST		8	10:50
LOAD COMM		8	11:40
COMPLETED		10	10:38
HOSES OFF		10	11:15

DAYS

LAYTIME	M	D	hr	mi
load commenced	1	8	11	40
HOSES OFF	1	10	11	15
GROSS LAYTIME =>				47 35

DAY	C/Z	%	DEMURRAGE
0.205556	30,735.8	100 =	\$6,317.90
4	56		

1.582639

LESS:	%	M	D	hr	mi	M	D	hr	mi	Hr	mi
TIME ALLOWED										42	
Final Inspection	100	1	10	10	36	1	10	11	15	39	
	100										
	100										
	100										
	100										
	100										
	100										
	100										
	100										
	100										
	100										
	100										
	100										
	100										
	100										

REMARKS:

DEADWEIGHT CARGO SIZE

149,999.00 143,177.22 MT

147,629.55 140,915.52 LT

26,750.00 26,750.00 RATE

114.900 114.900 AFRA

\$ 30,735.75 \$ 30,735.75 USD/ DAY

ALLOWED LAYTIME

41 HRS

BOL VOLUME

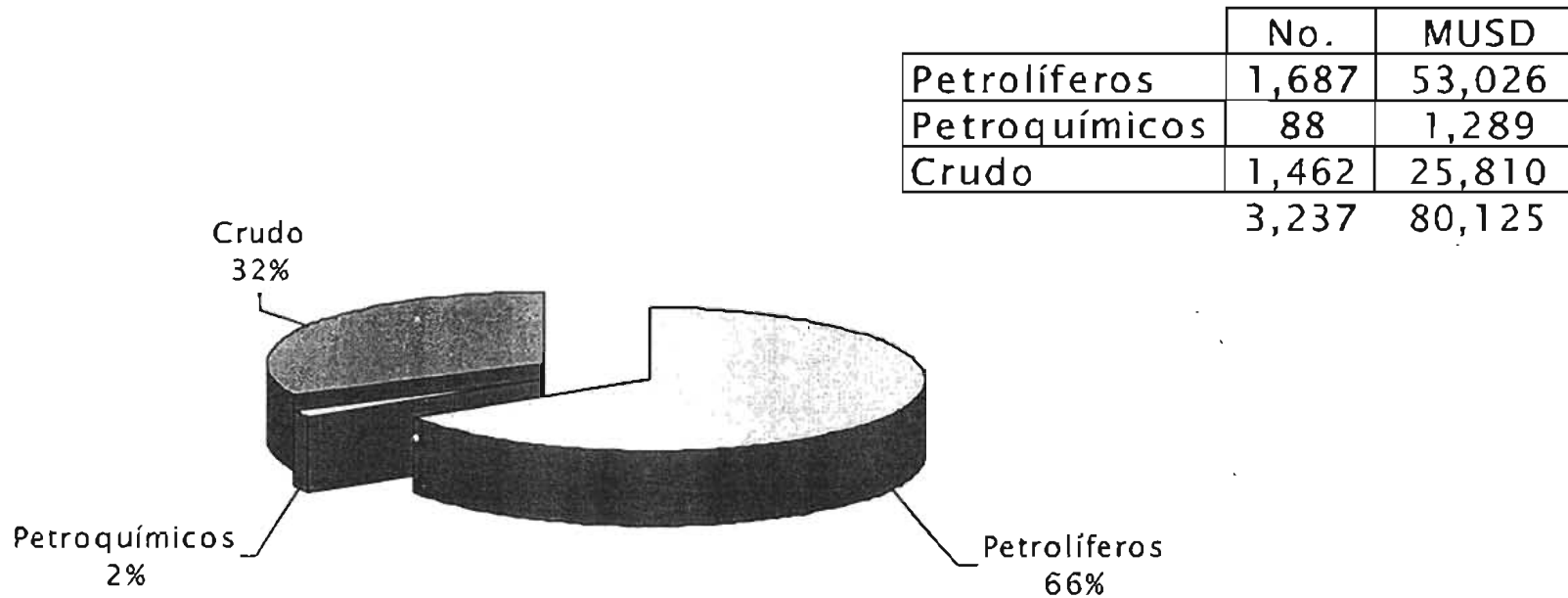
977,155 BBLs

-	TOTAL DEDUCTIONS =>	42	39
-	CHARGE TIME =>	4	56

\$6,317.90 Eval. Amount, USD

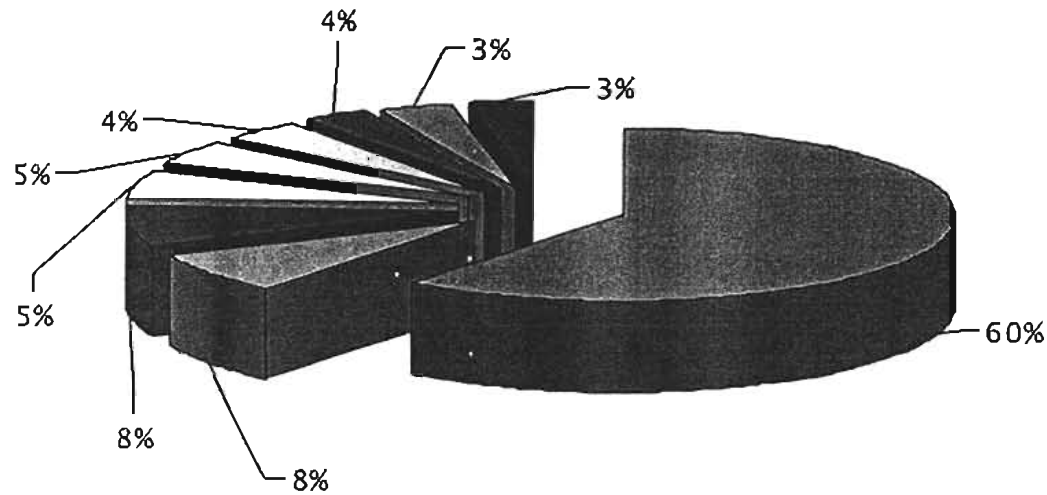
GRAFICA 1

Reclamos Recibidos+Enviados y Existencia Inicial 2004



GRAFICA 2

Reclamos en Negociación por Cliente

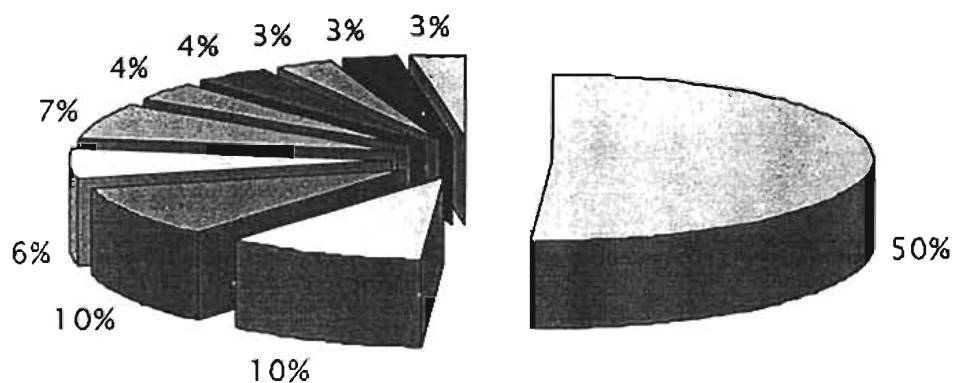


Empresa	No.	MUSD
Otros	537	14,662
Laurin	48	2,057
Glencore	55	1,983
Trafigura	15	1,393
P. Refinación	62	1,208
PEP	40	1,043
ExxonMobil	39	925
Repsol	24	919
BP	32	811
	852	25,001

■ Otros	■ Laurin	■ Glencore
□ Trafigura	□ P. Refinación	□ PEP
■ ExxonMobil	■ Repsol	■ BP

GRAFICA 3

Reclamos en Negociación de Petrolíferos

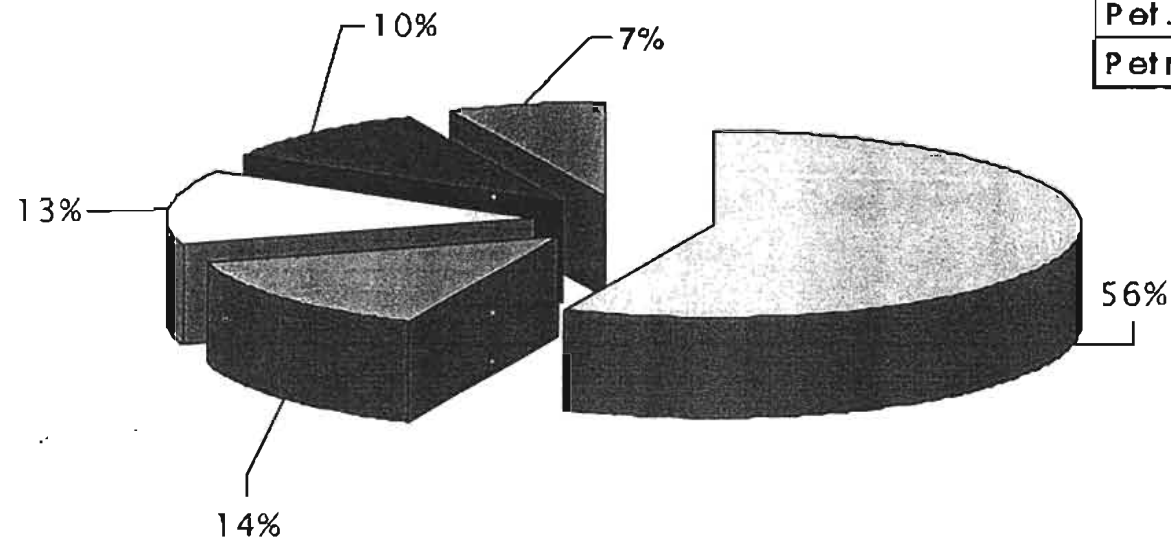


Empresa	No.	MUSD
Otros	384	10,186
Laurin	48	2,057
Glencore	55	1,983
Trafigura	15	1,393
P. Refinación	62	1,208
Dorado Tankers	10	758
B P	26	715
PMI Trading	18	567
Repsol	8	545
ExxonMobil	23	544
	649	19,956

□ Otros	□ Glencore	■ Laurin	□ P. Refinación
▣ Trafigura	▣ BP	■ Dorado T.	▣ PMI TRD
■ Repsol	□ ExxonMobil		

G R A F I C A 4

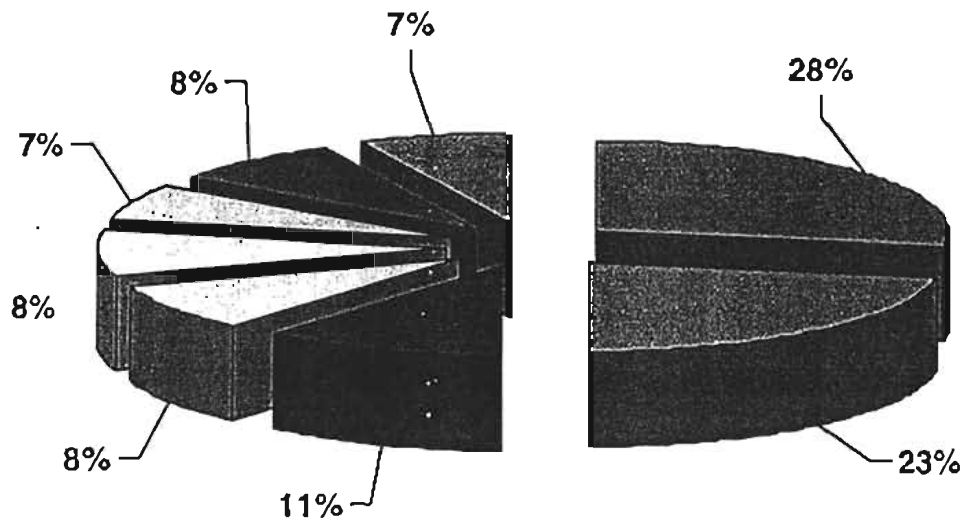
Reclamos en Negociación de Petroquímicos



Empresa	No.	MUSD
Otros	30	256
Pet. Venezuela	2	62
Gaschem	3	59
Pet. Morelos	4	44
Petrofina	1	31
Total	40	452

□ Otros ■ Pet. Venezuela □ Gaschem ■ Pet. Morelos ■ Petrofina

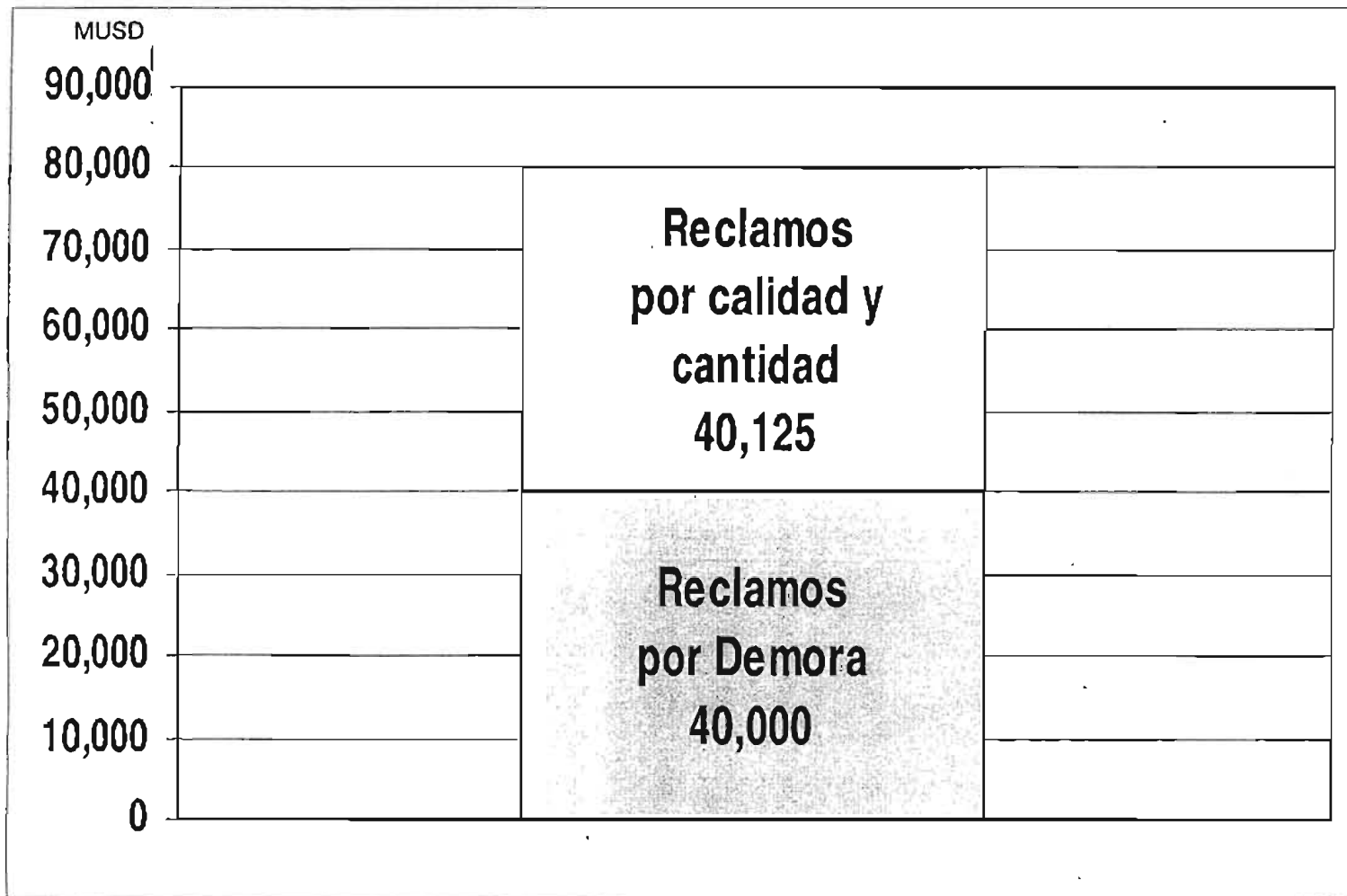
Reclamos en Negociación de Petróleo Crudo



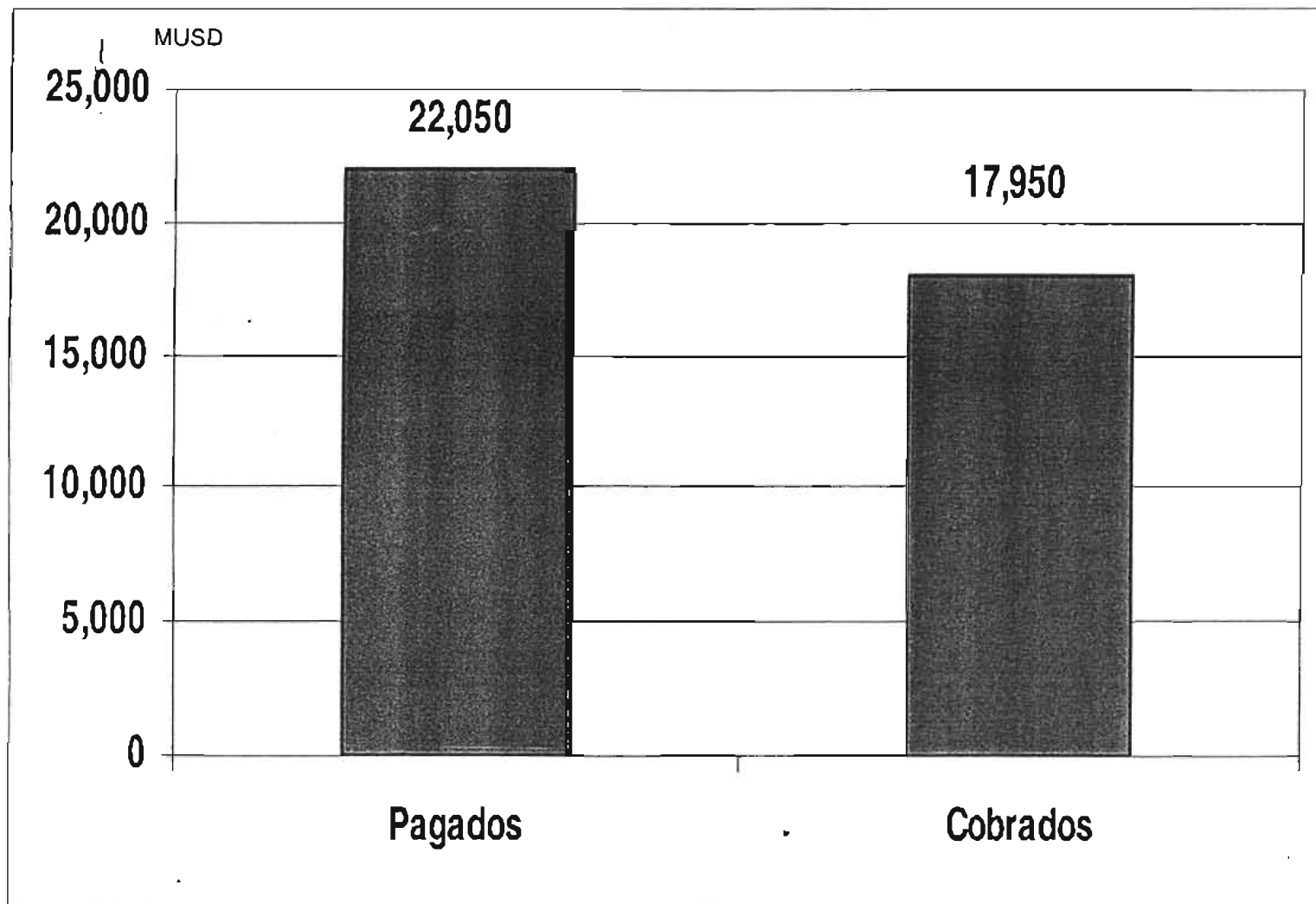
Empresa	No.	MUSD
Otros	31	1,259
PEP	40	1,043
Pecten	20	518
Chevron	19	382
ExxonMobil	16	381
Repsol	16	374
Port Arthur	12	330
Conoco	9	306
	163	4,593



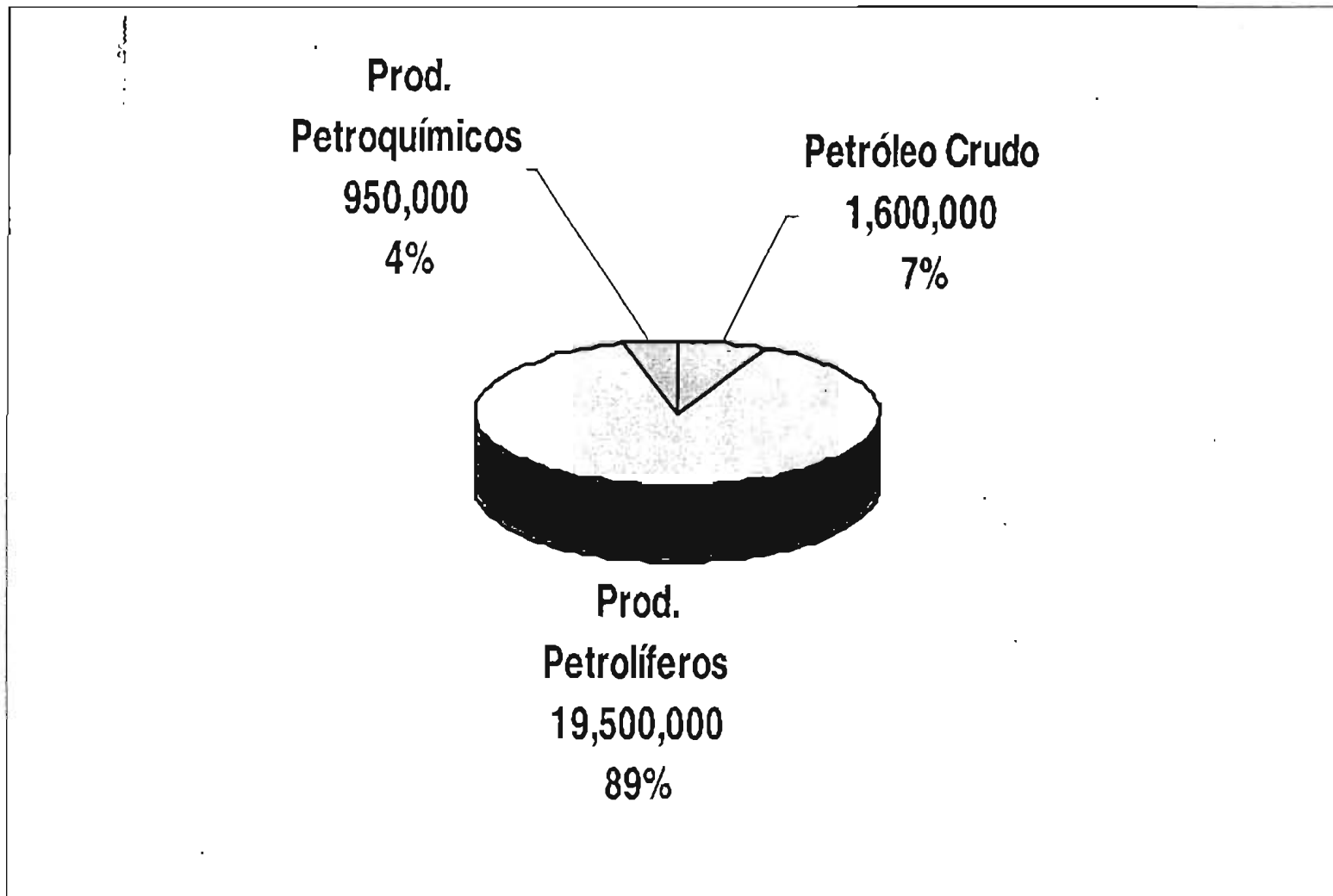
Reclamos por demora Enero – Junio 2004



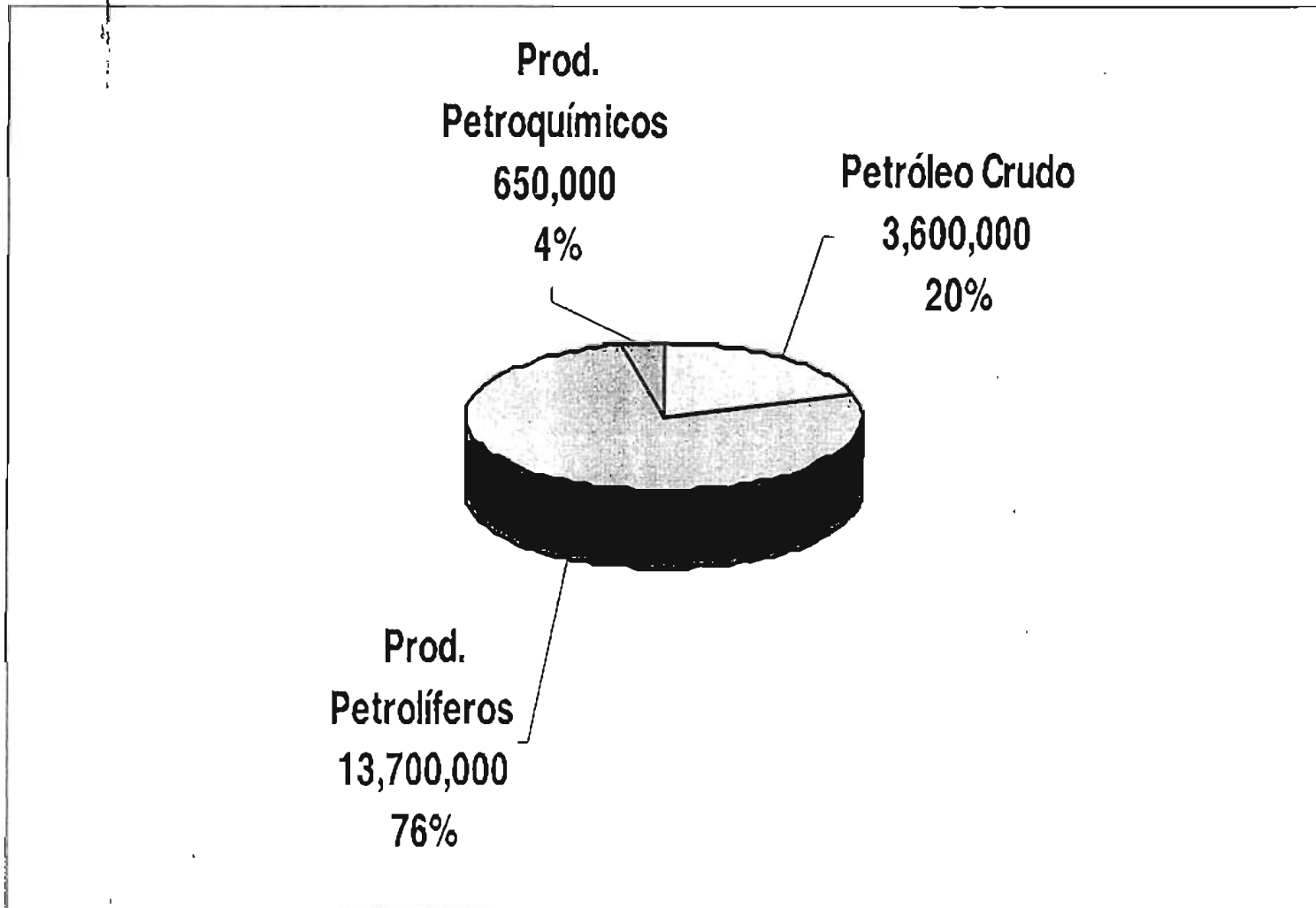
Reclamos por demora Pagados / Cobrados



Reclamos por demora pagados - Línea de Negocio

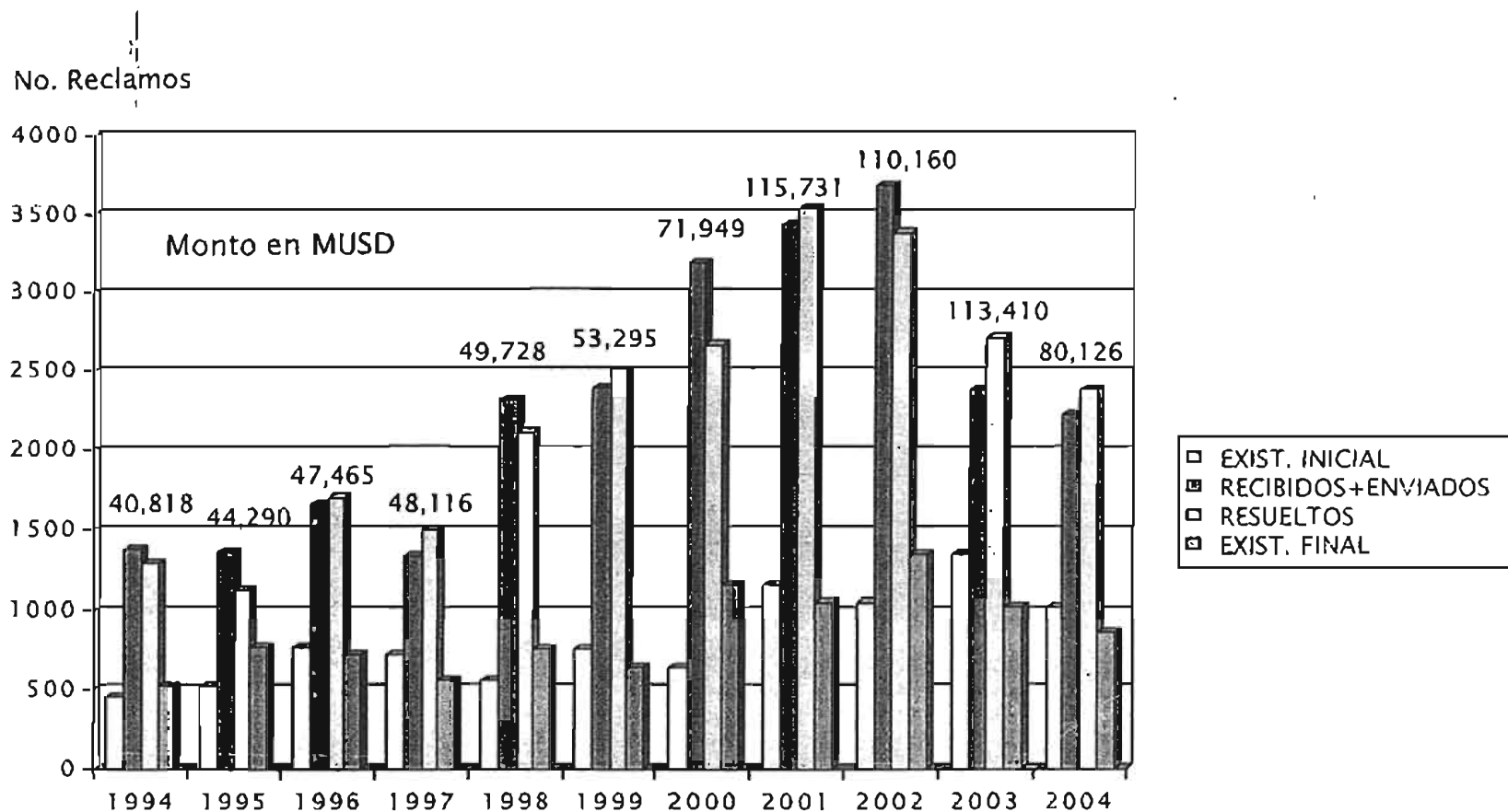


Reclamos por demora cobrados – Línea de Negocios



ESTA TESIS NO SALE
DE LA BIBLIOTECA

Total de Reclamos de las Empresas del Grupo de PMI



	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Ene-Jun 2004
Exist. Inicial	445	522	759	715	554	755	638	1,157	1,050	1,345	1,017
Recibidos + Enviados	1,368	1,362	1,659	1,335	2,311	2,393	3,190	3,434	3,677	2,389	2,220
Resueltos	1,291	1,125	1,703	1,496	2,110	2,510	2,671	3,541	3,382	2,717	2,385
Exist. Final	522	759	715	554	755	638	1,157	1,050	1,345	1,017	852