

# MÁSTER EN NEGOCIO Y DERECHO MARÍTIMO

## “EI PAPEL DEL BROKER EN EL NEGOCIO MARÍTIMO”



**Alumno/Autor:** Diego Moreno Boukherys.

**Director del trabajo fin de máster:** D<sup>o</sup> Alfredo Pardo de Santayana.

**Fecha de inicio del máster:** 16 de Octubre de 2017.

**Alumno/Autor:** Diego Moreno Boukherys

**Fecha de entrega:** 02 de Agosto de 2018

*Cuando notas que no existen horas, ni cansancio, ni aburrimiento en tu trabajo. Te das cuenta que tu profesión es tu pasión; y que nunca fuiste tú quien la eligió, sino que fue ella quien te eligió a ti.*

*Diego M. Boukherys*

## ÍNDICE

### **0. Resumen.Abstract.**

### **1. Alcance del trabajo.**

### **2. Información acerca del autor y director del trabajo.**

### **3. El negocio marítimo.**

- 3.1. Historia del negocio marítimo.**
- 3.2. ¿Por qué los buques?**
- 3.3. Mercados del negocio marítimo.**
- 3.4. Influencias clave en la oferta y demanda.**
- 3.5. Las seis disciplinas del negocio marítimo.**

### **4. The Baltic Exchange.**

- 4.1. Historia.**
- 4.2. Comercio Marítimo mundial.**
- 4.3. El código de la Baltic.**
- 4.4. Gobierno.**
- 4.5. Información de mercado.**
- 4.6. FFA.**

### **5. El Institute of Chartered Shipbrokers (ICS).**

- 5.1. Introducción.**
- 5.2. Beneficios de ser miembro del ICS.**
- 5.3. Tipos de membresía.**
- 5.4. Preparación y formación, sistema de evaluación.**

## **6. Principales firmas de brókers marítimos en España.**

- 6.1. ERSHIP Group.**
- 6.2. Bergé Shipbrokers.**
- 6.3. ALTA Shipping.**
- 6.4. MEDCO Shipbrokers.**
- 6.5. MARTANKERS.**
- 6.6. FEM Shipbrokers.**

## **7. Principal bróker marítimo en el mundo y de referencia en el sector a nivel mundial.**

## **8. Conclusión.**

## **9. Recursos.**

## **10. Anexos.**

- 10.1. Anexo I. Guía del Institute of Chartered Shipbrokers.**
- 10.2. Anexo II. Solicitud para ser miembro del ICS.**
- 10.3. Anexo III. Organigrama jerárquico de Clarkson Platou.**
- 10.4. Anexo IV. Top 10 de firmas de brókers en el mundo.**

## 0. Resumen.Abstract.

### RESUMEN

En este trabajo se desarrolla el cuerpo y forma de una profesión importante y de vital importancia para el sector marítimo, el bróker marítimo. Una profesión donde la honestidad y la adquisición de diferentes habilidades no solo técnicas, crean a un profesional necesario a la hora de cerrar las numerosas negociaciones de comercio internacional dentro del sector marítimo.

Existen opiniones y debates de diversas índoles acerca de esta figura dentro del sector marítimo y de su importancia dentro de este, como que es necesario eliminar su figura y no contar con ella.

Decir con esto que este sujeto en el negocio marítimo es necesario para el cierre de la contratación de una póliza de fletamento y que son algunas las empresas que no deciden tenerlo en cuenta, pero cuando se necesita de un profesional que conozca el mercado y tenga experiencia en un determinado nicho de mercado se hace indispensable.

Recordar que el bróker marítimo no dispone de un perfil formativo inflexible y que puede tener una base formativa diferente entre unos y otros. Los hay abogados, ingenieros, científicos etc... Pero todos tienen un conjunto de habilidades técnicas y otro conjunto que no menos importante de habilidades no técnicas, también denominadas “soft skills”; siendo estas las intangibles como pueden ser la honestidad, empatía, liderazgo...

Por lo tanto, la figura del bróker podría decirse que es un perfil multidisciplinar que acumula un conjunto de habilidades necesarias para llevar a cabo las relaciones humanas que hagan cerrar negociaciones dentro del sector.

## ABSTRACT

In this dissertation is developed the set of functions of the shipbroker's job which is very important inside shipping business.

A job where the honesty and asset of different several skills not only technical, it creates a necessary professional at the time of closing the numerous deals inside international trade inside shipping business.

Exist opinions about this job inside shipping business and its importance inside it, as is needed delete this profession and does not take it into account in negotiations.

Needed to say about it, this subject inside shipping business is needed for the deal closing in charter parties and some companies can decide that is not needed contract a shipbroker.

But, when the company require a professional that knows the market and has experience in a regarding market place, the shipbroker is extremely needed.

Remember that the shipbroker has not of a fixed academic profile and his/her academic background can be very different each other. They are lawyers, engineers, scientists, etc... However, each of them have a set of non-technical skills and others named soft-skills, being those intangible such as: honesty, empathy, leadership...

So, the figure of a shipbroker could be said that he/she has a multidisciplinary profile with a set of needed skills for carrying out the human relations driving during the negotiations inside the shipping business.

## 1. Alcance del trabajo.

Este trabajo se presenta con objeto de culminación de los estudios referentes al máster de negocio y derecho marítimo, impartido por el Instituto Marítimo Español y la Universidad Pontificia de Comillas.

Dentro de su alcance, se encuentra el objetivo de mostrar un desarrollo acerca de la figura y profesión del bróker marítimo dentro del sector marítimo.

Describiendo no sólo sus funciones y quehaceres sino también el camino a seguir para conseguir una acreditación internacional que le respalda ante un colegio profesional de marcado prestigio.

Este trabajo se ha desarrollado fundado en el interés propio en desarrollar su carrera profesional dentro del negocio marítimo y siguiendo un camino formativo que me ayuda a conseguir mi meta; escogiendo siempre una formación de excelencia para absorber el conocimiento de calidad de mano de los mejores profesionales del sector.

Decir, que estoy siguiendo el desarrollo de mi carrera enfocándolo hacia el negocio marítimo, por eso destino el interés de este trabajo hacia una de las figuras más importantes del sector marítimo, el bróker marítimo.

## **2. Información acerca del autor y director del trabajo.**

### **AUTOR**

Teniendo vocación marítima desde muy joven, decidí emprender mis estudios universitarios dentro del sector marítimo, graduándome en ingeniería marina.

Dentro de estos estudios y posteriores a ellos, tuve la gran oportunidad de formarme prácticamente en una empresa líder del sector, TEEKAY SHIPPING; habiendo culminado 1 año embarcado como alumno de máquinas en buques de transporte de gas natural (LNG).

Después de ello, conseguí el título profesional que me habilita para ejercer como oficial de máquinas de la marina mercante. Acto seguido, obtuve de nuevo la gran oportunidad de comenzar mi carrera como oficial de máquinas en la misma empresa que me aportó todo el conocimiento práctico de la industria del LNG.

Conforme fui descubriendo el sector e interesándome cada vez más, en desarrollar mi carrera dentro de este. Noté un gran interés por desarrollar mi carrera dentro del negocio marítimo y no limitarme solo a la parte técnica, que si es bien ventajosa para ejercer el negocio.

Por tanto, decido cursar el máster de negocio y derecho marítimo impartido por el Instituto Marítimo Español junto a la Universidad Pontificia de Comillas. Eligiendo este plan de estudios, debido a su gran prestigio y su claustro de profesores representados por los profesionales más importantes del sector en nuestro país.

Ante la culminación de estos estudios elegí a D<sup>o</sup> Alfredo Pardo de Santayana , por considerarle como uno de mis mejores profesores y ser una eminencia en el campo del shipping en España.



## DIRECTOR

<sup>1</sup>Nieto e hijo de ingenieros navales, su vocación fue clara y pronto obtuvo el Doctorado en Ingeniería Naval por la Universidad Politécnica de Madrid, así como los premios fin de carrera Pilar de Cariaga y del Instituto de Ingenieros Civiles de España. Su dilatadísima experiencia en compañías navieras, petroleras, astilleros, aseguradoras y sociedades de clasificación, así como sus seis años como Presidente de la Asociación de Navieros Españoles, hacen que esté considerado como una autoridad y un referente en el mundo del shipping.

Como experto en economía marítima ha sido profesor invitado en numerosas instituciones nacionales e internacionales, y conferenciante en Congresos Marítimos de primer nivel. Participó activamente en la promoción del Clúster Marítimo Español y en el libro de Economía del Sector Marítimo, que editó el IME en colaboración con el Colegio de Ingenieros Navales. Ha dirigido importantes estudios de consultoría para la Administración Marítima Nacional e Internacional, así como para grandes compañías de Armadores. Medalla al Mérito Naval por su asesoramiento a la Administración Marítima Española en protección contra la contaminación marina.

---

<sup>1</sup>Información acerca de D<sup>o</sup> Alfredo Pardo de Santayana. Fuente: Instituto Marítimo Español. Disponible online: <https://www.ime.es/author/alfredo/>

## 3.El negocio marítimo.

### 3.1.Historia del negocio marítimo.

La importancia del transporte marítimo en las tempranas etapas del desarrollo económico es bien conocido por los economistas. En el capítulo 3 del libro “La riqueza de las naciones”. Publicado en 1776 por Adam Smith se argumentó que la clave del éxito en una sociedad capitalista es la división del trabajo.

Cuando la productividad aumenta y los negocios producen más mercancías que pueden vender, se necesita el acceso a mercados más amplios.

En economías primitivas, el negocio marítimo es generalmente más eficiente que el transporte terrestre.

El negocio marítimo, es un fascinante negocio, desde que las primeras cargas fueron transportadas por mar hace más de 5.000 años; y esto lo hace estar en la primera línea del desarrollo mundial.

Los viajes épicos de Colón, Díaz y Magallanes abrieron las autopistas marítimas del mundo, y el mismo espíritu pionero trajo a los super buques tanques, portacontenedores, y la más especializada flota de buques las cuáles cada transporta una tonelada de carga por cada persona en el mundo.

El gran boom del negocio marítimo barrió en 2004 la industria y paso de la pobreza a la riqueza en poco más de un año. Convirtiendo a sus afortunados inversores en algunas de las personas más influyentes del mundo.

Esta clase de volatilidad crearon magnates como Niarchos y Onassis, y algunos villanos como “Tidal Marine” , que construyó una flota de 700.00 DWT en el comienzo de 1970 y fueron acusados ante un número de banqueros por la obtención fraudulenta de más de 60 millones de dólares en préstamos.

Podemos decir que la evolución del transporte marítimo es una bien viajada carretera la cual podemos ilustrar en un mapa. Sobre 5.000 años, el centro comercial del comercio marítimo se ha desplazado hacia el oeste a lo largo de la línea mostrada en la figura 1. Esta línea del oeste (Westline) comenzó en Mesopotamia en el 3.000 A.C , y progresó hacia Tyre en el Mediterráneo Este por lo que entonces Rhodes.

La costa principal griega y Roma. Hace unos miles de años Venecia y poco después Génova; llegó a ser la ruta de cruce para el comercio entre el Mediterráneo y los centro europeos emergentes del noroeste como Colonia, Brujas, Ámberes y Amsterdam.

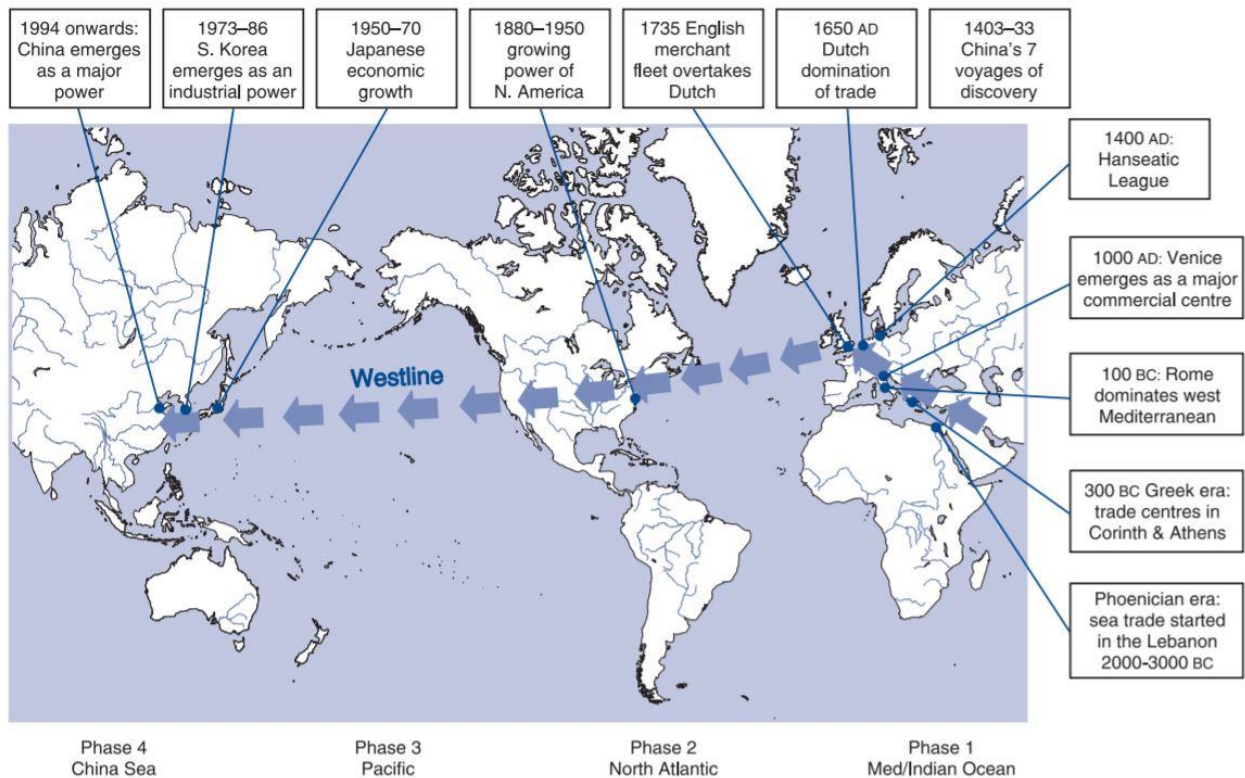


Figura 1. Línea del oeste. Fuente: Maritime Economics (By Martin Stopford).

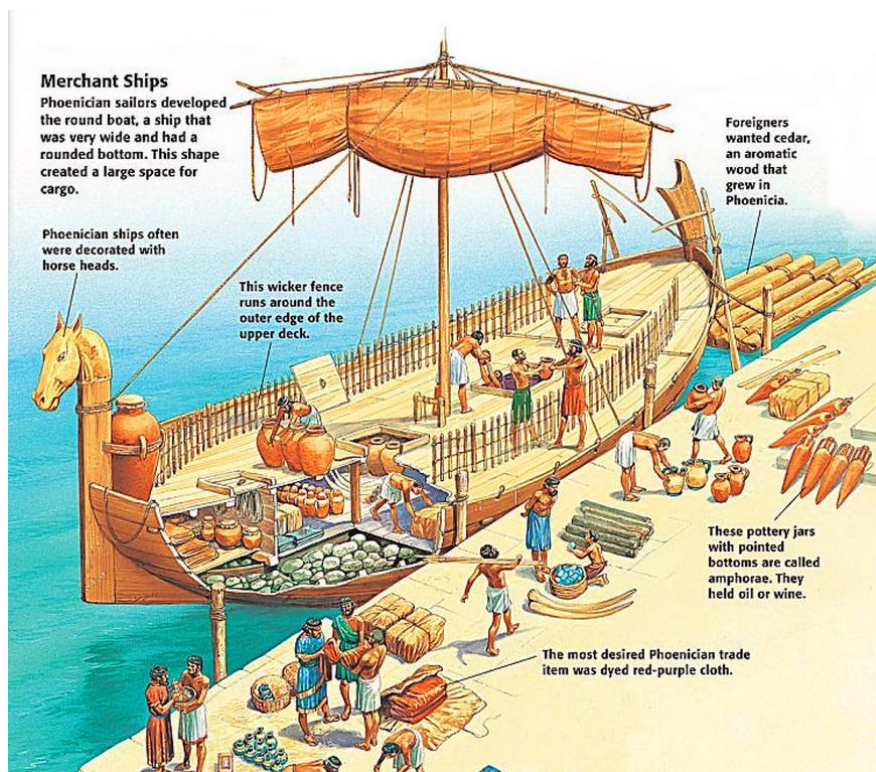


Figura 2. Recreación de cómo era un buque mercante fenicio en la antigüedad.

### 3.2. ¿Por qué los buques?.

Tres cuartas partes del planeta están cubiertas de agua. La demanda del uso de buques para el comercio internacional es derivada desde la demanda de mercancías que ellos transportan; ese es el por qué los economistas se refieren a la flota mercante como una demanda derivada.

El cliente quiere aquellas mercancías entregadas seguramente y al mínimo coste. Uno de los costes más grandes del negocio marítimo es el combustible. Por ello, existe una gran presión a reducir su consumo.

A cuanto más rápido es un buque, más combustible quema. Por lo que la mejor manera para reducir los costes de combustible es limitar la velocidad del mismo. La velocidad del buque es medida en nudos, que es referido a a millas náuticas por hora. Una milla náutica equivale a 1.852 metros.

Las mercancías que deben ser entregadas rápidamente pueden ser enviadas usando otras formas de transporte tales como el aéreo. Esto es ideal para pequeñas y quizás mercancías de alto valor. El transporte aéreo es caro, por ello, los cargadores tienen bastante cuidado a la hora de elegir el mejor modo de transporte para su mercancía y no encarecer así su precio final.

El transporte marítimo es relativamente lento y barato, los buques modernos son capaces de transportar cientos de miles de toneladas, siendo su coste bastante pequeño. Siendo bastante utilizado en el transporte de carga a granel alrededor de todo el mundo y presentarse con un precio competitivo a su consumidor final.

Es por esto, por lo que el transporte marítimo supone más del 80% del transporte internacional de mercancías.

Desde 1970 el comercio marítimo global se ha expandido a un 3,1% por año, alcanzando una estimación de 8,8 billones de toneladas en 2012. En este paso, se espera que el comercio marítimo global incremente en más del 30% en 2020 y duplicarse en 2033.

Mientras que el cliente consumidor de las mercancías normalmente se encuentra en otro país diferente al país productor, el negocio marítimo es incluso efectivo en el transporte de materias primas de un lugar a otro dentro del mismo país.

Esto es especialmente importante si el país referido tiene una larga costa o tiene una gran serie de islas.

Esta forma de negocio marítimo es vital para un número de países y es con frecuencia conocido como cabotaje.

Sin embargo, este término también se utiliza para hacer referencia a países buscando restringir tales comercios solamente a buques de empresas afincadas en ese país.

Comentar también que existe otro tipo de negocio paralelo al negocio marítimo oceánico, el negocio marítimo de interior, conocido por desarrollarse entre lagos y ríos es también bastante utilizado en países que presentan tales características geográficas.

### **3.3. Mercados del negocio marítimo.**

Los mercados juegan un papel muy importante dentro de las operaciones de transporte internacional que nosotros debemos comenzar por aclarar su significado real. Los economistas del siglo 19 ofrecieron una definición que aún a día de hoy nos sirve para describir el negocio marítimo, según Jevons:

“Originalmente un mercado era un lugar público en una ciudad donde las provisiones y otros objetos eran expuestos para su venta; pero la palabra ha sido generalizada, por lo que el significado de cualquier cuerpo de personas quienes están íntimamente relacionadas con el negocio y llevando a cabo las extensivas transacciones en cualquier materia prima.

Una gran ciudad podría contener tantos mercados como ramas importantes del negocio comercial exista, y estos mercados podrían ser o no localizados. El punto central de un mercado es el intercambio central, salas de mercado o subasta donde los comerciantes cierran acuerdos y transacciones.”

Aunque la escala de los mercados han cambiado y las comunicaciones han liberado a los comerciantes desde la necesidad de un contacto físico, las bases del principio descrito por Jevons son todavía válidas aunque nosotros podamos refinar el modelo .

Hoy día los servicios del transporte marítimo son ofrecidos cercanamente entre cuatro mercados, cada mercado en una mercancía o materia prima distinta:

- El mercado de fletes marítimos.
- La compra y venta de buques en el mercado de segunda mano.
- El mercado de nuevas construcciones.
- El mercado de la demolición para hacer chatarra.

Con mucha frecuencia los mismos armadores están comercializando en los cuatro mercados, por lo que sus actividades están muy correlacionadas.

Cuando el flete sube o baja los mercados de segunda mano y el de nuevas construcciones se alteran, con las hojas de balances de las empresas el comercio en los diferentes mercados actúan como un enlace.

El punto focal es la hoja de balance de la industria, mostrado en el centro del diagrama, el cual es la consolidación de las hojas de balance de una empresa. El flujo de caja de las hojas de balance de varias empresas navieras muestran como hacen negocio en los cuatro mercados; los cuáles responden a los ciclos sufridos en el mercado.

El mercado de fletes ofrece un beneficio por flete cerrado, la principal fuente de infreso para las navieras. De hecho hay tres sectores para este mercado: “el mercado spot”, el cuál hace negocio por transportar por viaje; el mercado de “fletamento por tiempo” o time-charter, en el cuál se se contrata el buque por un tiempo definido; y “el mercado de derivados”, en el cuál se negocia un precio por adelantado contra un índice.

Los fletes ganados en estos mercados son la principal fuerza motivadora para los inversores del negocio marítimo.

El otro ingreso nos llega desde el mercado de demolición, en el que buques viejos y obsoletos se venden para chatarra ofreciendo una fuente útil de ingreso, especialmente durante recesiones.

La compra-venta de segunda mano involucran transacciones entre armadores e inversores. Porque el inversor es normalmente otro armador, el dinero cambia de mano pero la transacción no afecta a la cantidad de dinero en manos de la industria. Por ejemplo, un buque tanque se vende por 20M\$, solo se transfiere esos 20 millones desde un banco a otro, dejando sin cambio alguno el balance de efectivo agregado. En

este sentido el mercado de compra y venta es un juego de suma cero (zero-sum game). Por lo que para haber un ganador hay un perdedor. La única fuente real de valor es el comercio de mercancías en el mercado de fletes.

En el caso de nuevas construcciones los flujos de caja van en dirección contraria. El dinero gastado en nuevas construcciones fluye desde el negocio marítimo porque el astillero usa ese dinero para pagar materiales, trabajadores y lucro.

Estas olas del flujo de caja entre los cuatro mercados dirigen el ciclo del negocio marítimo.

En el comienzo del ciclo los fletes suben y el dinero comienza a fluir, permitiendo a los armadores pagar altos precios por buques de segunda mano. Como los precios están altos, los inversores comienzan a encargarse de buques de nueva construcción los cuáles ahora parecen de mejor valor. Con la confianza creada por carteras al alza ellos ordenan muchos buques nuevos.

En un par de años más tarde los buques llegan al mercado y el proceso completo se dirige a la dirección opuesta. Cayendo los fletes y exprimiendo los flujos de caja, financieramente débiles se muestran los armadores quienes no pueden reunir sus obligaciones diarias son forzados a vender sus buques en el mercado de segunda mano o chatarra.

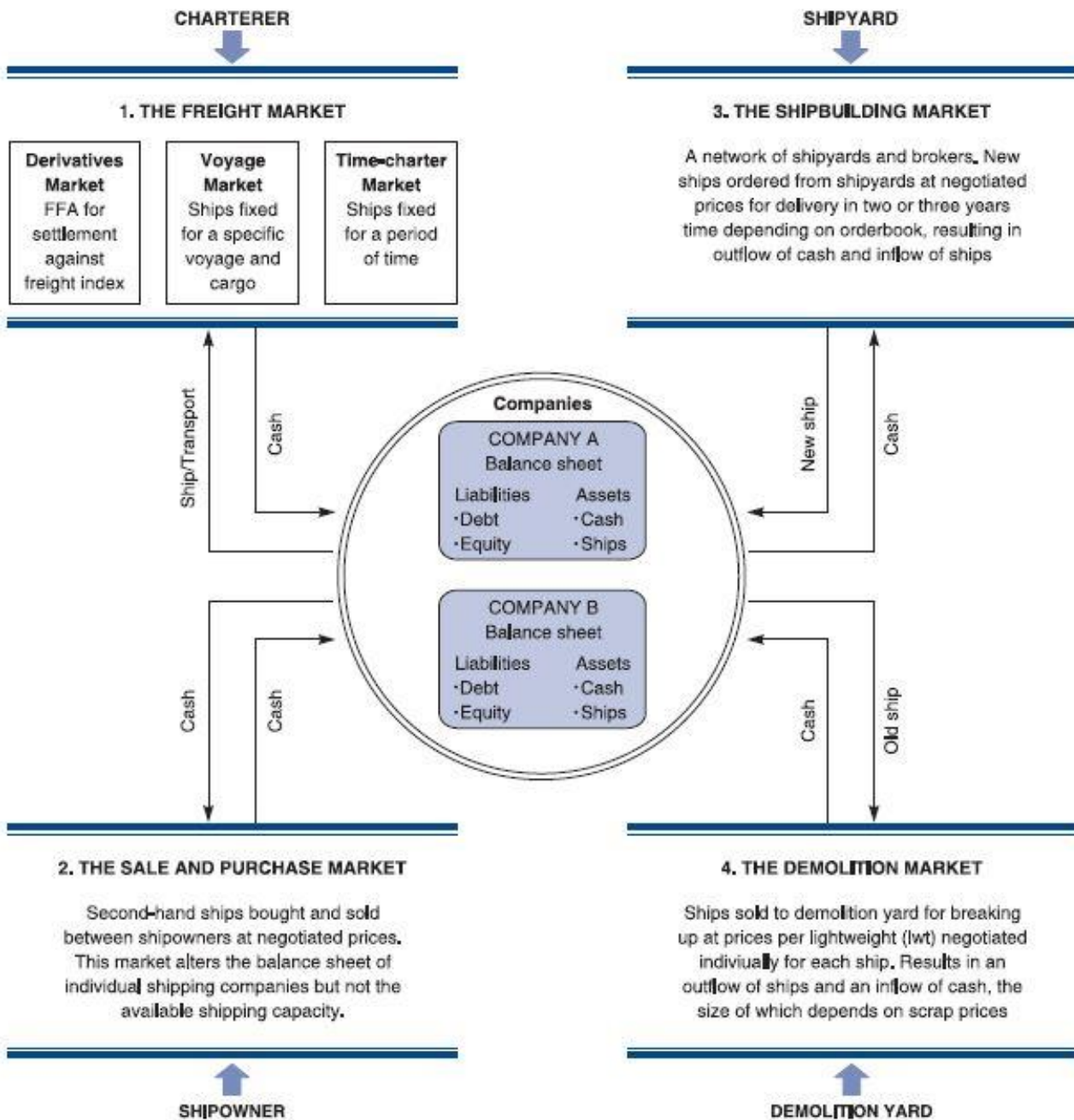


Figura 3. Los cuatro mercados marítimos y sus correlaciones. Fuente: Maritime Economics (By Martin Stopford).



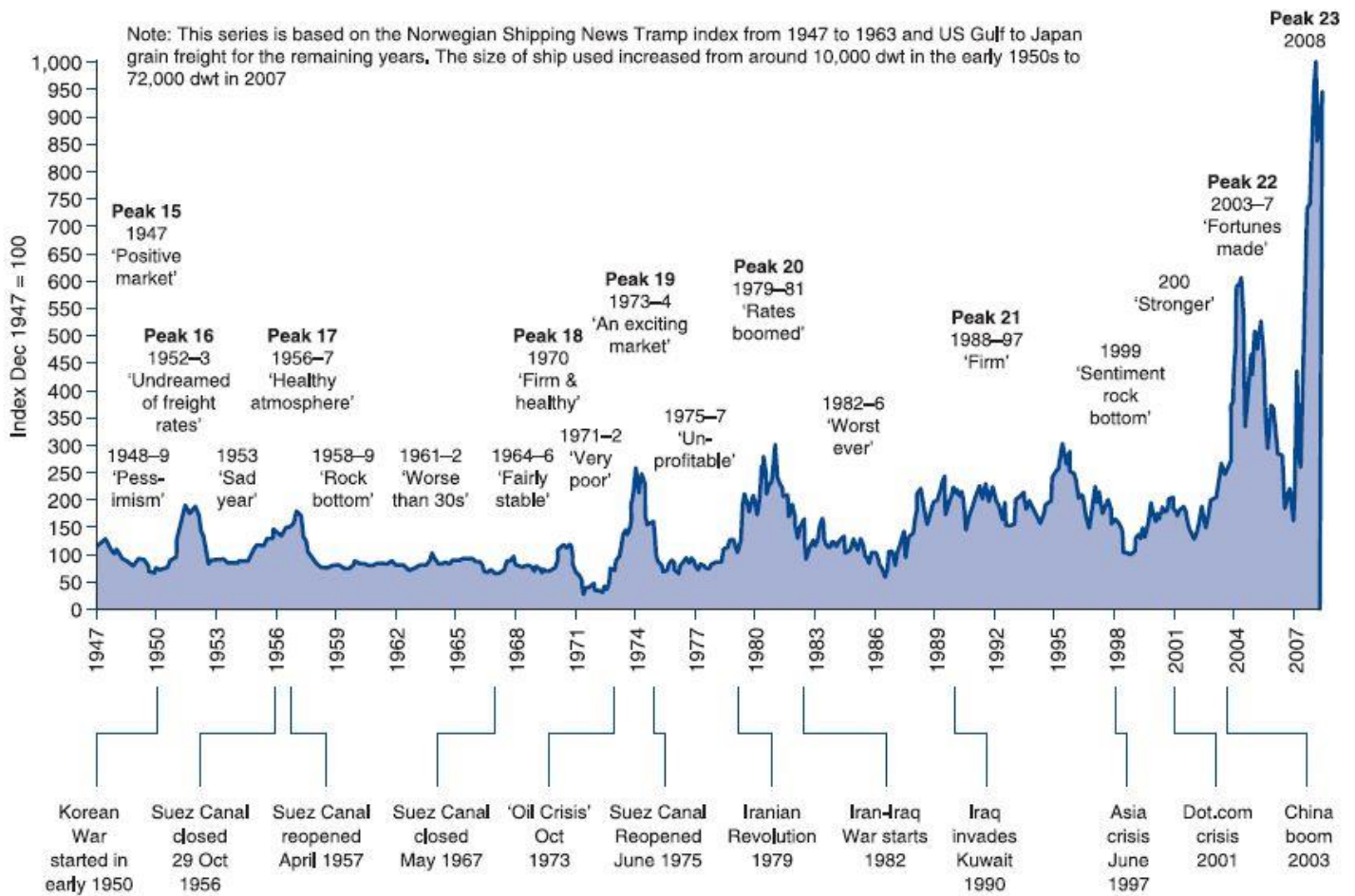


Figura 4.Ciclo bulk-carriers 1947-2008. Fuente: Maritime Economics (By Martin Stopford).

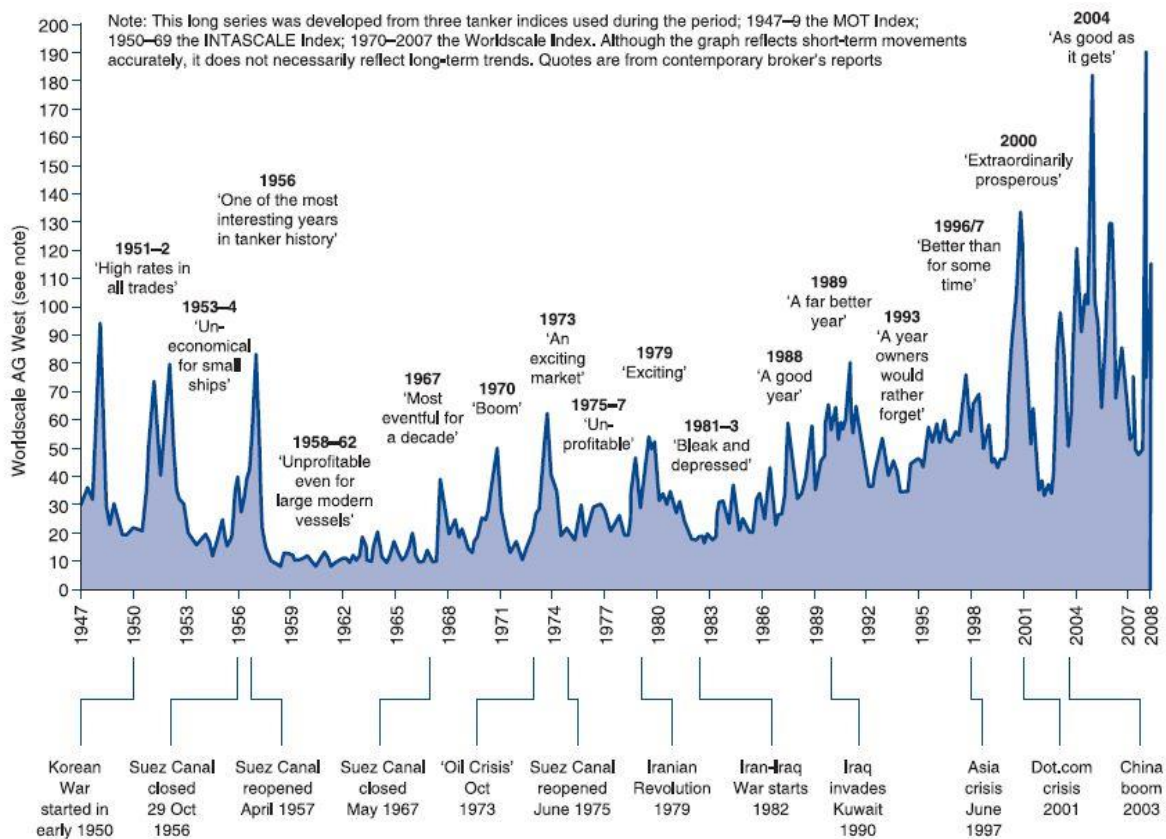


Figura 5. Ciclo oil-tankers 1947-2008. Fuente: Maritime Economics (By Martin Stopford).

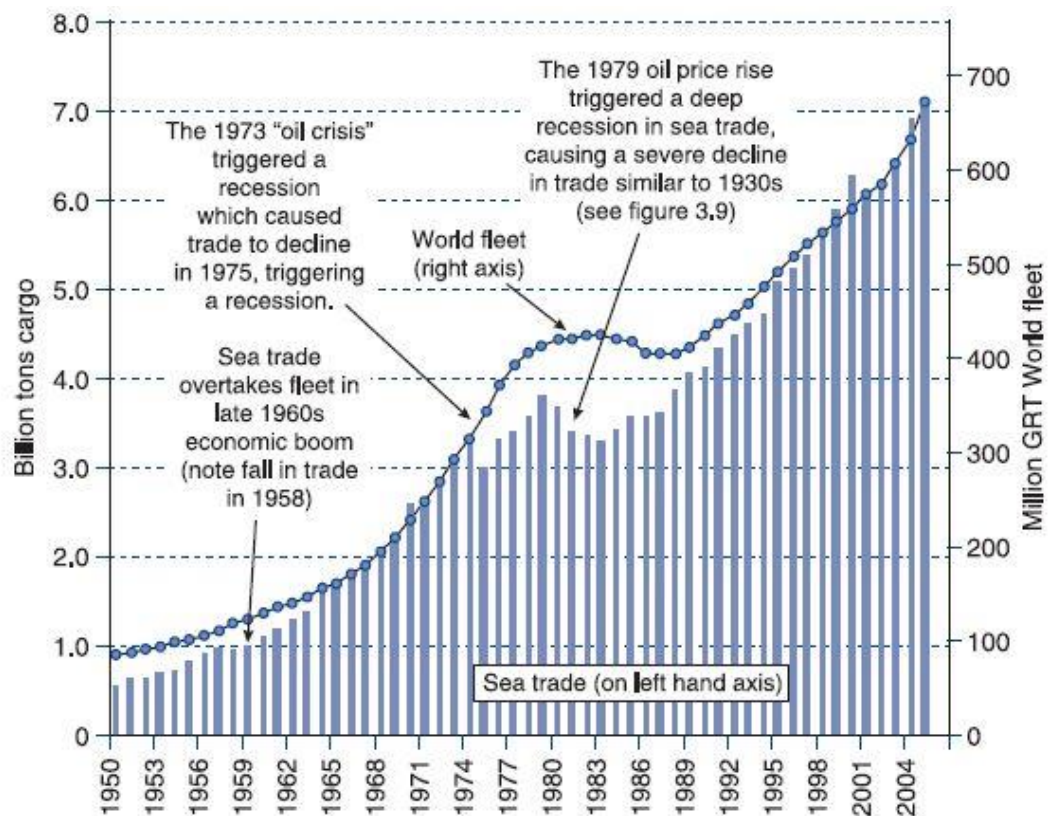


Figura 6. Ciclo comercio marítimo 1950-2004. Fuente: Maritime Economics (By Martin Stopford).

### 3.4. Influencias clave en la oferta y demanda.

La economía marítima es enormemente compleja, por lo que la primera tarea es simplificar el modelo mediante la singularización de aquellos factores que son más importante.

Esto no es sugerir que los detalles sean ignorados, pero si aceptar que demasiados detalles pueden ocultar un análisis claro. Siendo sólo en las etapas iniciales donde podamos generalizar.

Desde las muchas influencias en el negocio marítimo nosotros podemos seleccionar 10 variables; siendo las más importantes: Cinco afectando a la demanda para el transporte marítimo y las otras cinco afectando a la oferta.

- Demanda:
  - 1.-La economía mundial.
  - 2.-Comercio marítimo de materias primas.
  - 3.-Distancia viajada por la carga (“average haul”).
  - 4.-Desastres aleatorios (guerras, crisis. Desastres naturales).
  - 5.-Coste del transporte.
  
- Oferta:
  - 1.-Flota mundial.
  - 2.-Productividad de la flota.
  - 3.-Fabricación de nuevos buques.
  - 4.-Desguace y pérdidas.
  - 5.-Beneficios de fletes.

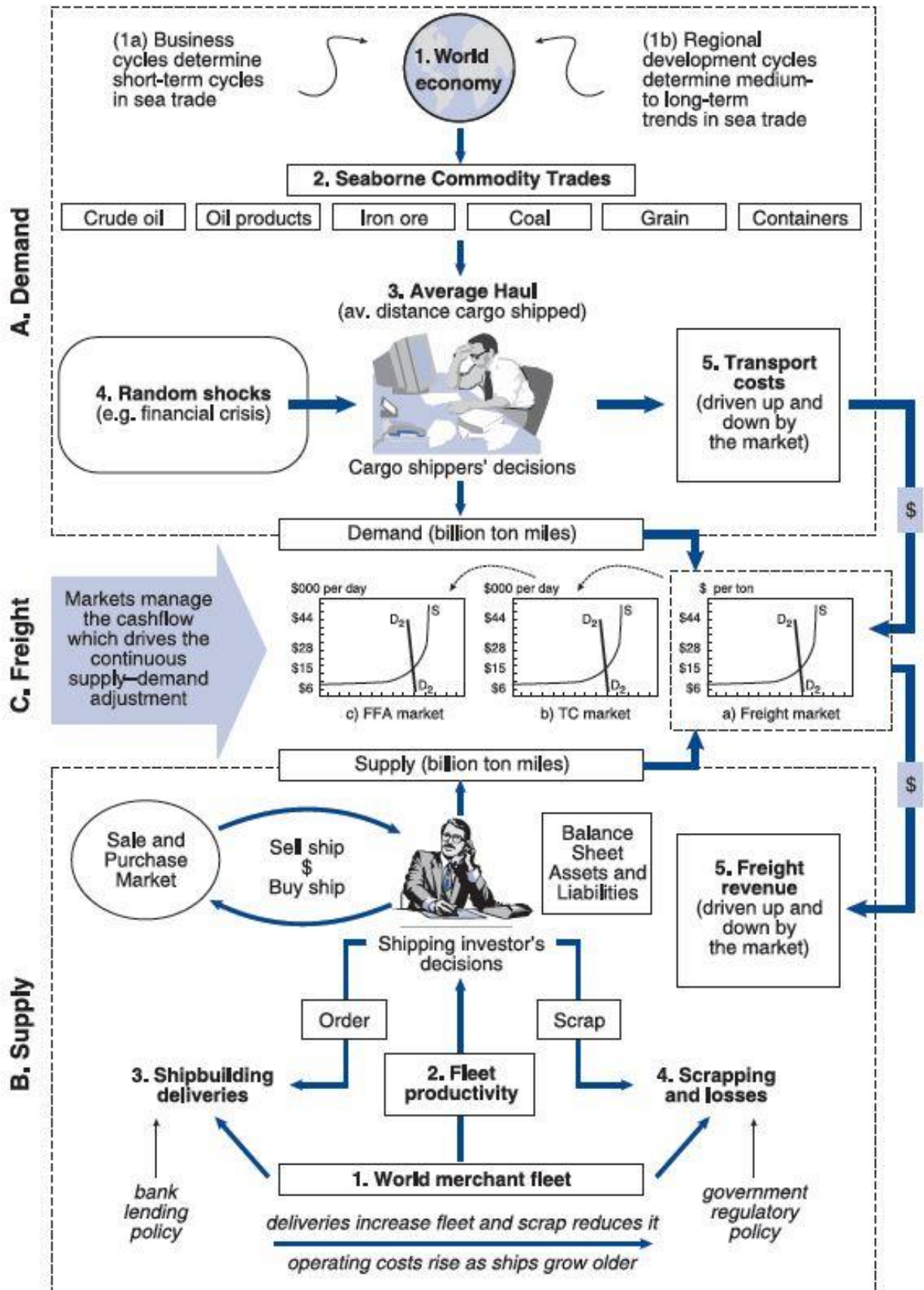


Figura 7. Modelo de oferta y demanda. Fuente: Maritime Economics (By Martin Stopford).

### 3.5. Las seis disciplinas del negocio marítimo.

Las disciplinas básicas de las áreas de actividad del mundo del negocio marítimo comercial que recae bajo el término inglés “shipbroking” o “shipbrokerage” pueden ser convenientemente divididos en seis categorías de habilidad profesional como se demuestra a continuación:

- La compra y venta de buques (“sale and purchase broking”).
- Una vez comprado, el buque tiene que ser tripulado, mantenido, provisionado y gestionado. Después de eso requerirá cargas.
- Si el buque realiza línea regular, el servicio debe ser negociado, las cargas documentadas y adaptaciones hechas para cargar y descargar las mercancías. Todo esto recae bajo el encabezado de línea regular, el cuál es llevado a cabo también dentro de una empresa de línea regular o por agentes independientes de línea regular.
- Si el buque es para carga seca “tramp”, encontrar una carga para un buque o encontrar un buque para la carga será la tarea de brókers especialistas en carga seca.
- Un buque tanque requerirá un bróker especialista en fletamentos para carga líquida.
- Cuando una carga seca o líquida arribe puerto interesara contratar y confiar en los servicios de aquellos especialistas en consignaciones (“port agency”).

#### **SALE AND PURCHASE. EL BRÓKER DE COMPRAVENTA DE BUQUES.**

Refiriéndose a la compra-venta de buques; casi toda la propiedad relacionada con el mundo marítimo puede ser comprada y vendida, desde nuevos buques ordenados a astilleros y viejos buques vendidos para demolición para obtener los vendedores dinero directo o destinado para chatarra ( ahora conocidas las instalaciones al uso como instalaciones de reciclaje, “recycling facilities”), también se abre aquí un negocio adicional en el mercado de segunda mano y aprovechar las alzas o crisis en los fletes.

Es frecuente para un bróker de compraventa trabajar sólo para una parte de la negociación. Cuando está trabajando para un comprador potencial, el bróker necesita estar bien preparado en conocer los tipos de buques y ser cauto ante los vicios ocultos y conocer bien el tipo de diseño, constructor y maquinaria tal que ellos puedan asesorar a sus clientes adecuadamente,

El bróker también podría ser llamado para ofrecer consejo en materia como registro, clasificación y fuentes de financiación.

En ambas situaciones, un completo conocimiento de las fortalezas del mercado es esencial. El objetivo es asegurar que los compradores no paguen más que lo justo y necesario para el buque correcto que atienda sus necesidades de explotación comercial. Y así conseguir el buque ideal, o por la parte contraria (como vendedor) obtener el mejor precio de venta posible (esto es más favorable en un ciclo de fletes alista donde exista mucha necesidad de un tipo concreto de buque, siendo su importe en muchos casos varias veces por encima del precio respecto a una nueva construcción).

Es la acumulación de conocimiento del mercado lo que habilita a ser un bróker exitoso en el campo de la compraventa (S&P) para actuar como un valorador de buques, "ship valuers", cuando son requeridos para una opinión experta. Este servicio podría ser requerido por gobiernos, instituciones financieras, aseguradoras, abogados, árbitros y personal legal buscando el dictamen de un experto en la materia.

Por lo que esta rama del corretaje demanda muchas habilidades simultáneamente. Olfato empresarial es esencial, como lo son también el conocimiento técnico y la pericia para recoger la información del mercado desde cada una de las diferentes fuentes.

Algunos brókers de compra-venta deciden especializarse. Por lo que , una parte se dedican exclusivamente en buques de nuevas construcciones , para los cuáles es esencial tener un completo conocimiento sobre el precio de cotización de los distintos astilleros, la disponibilidad de gradas de construcción y los términos de pago ofrecidos hacia los compradores.

Otros brókers podrían operar en el lado contrario de la esperanza de vida del buque y especializarse así en demolición. Ellos necesitarán conocer cuáles son los astilleros de demolición y el hambre por el tonelaje y cuáles se encuentra en sobre flota. Esto dictará los precios disponibles.

Aquellos trabajando en el mercado de segunda mano podrían especializarse en buques tanque, carga seca u otras áreas tales como: buques de exploración de hidrocarburos, cruceros, dragas y buques de pesca.

La suma de dinero involucrado en el mercado de compra-venta es bastante grande. El número de negociaciones que se pierden son considerablemente mayor que aquellas que tienen éxito; Por lo que, un bróker necesita necesita poder ser capaz de acaparar un alto nivel de frustración. Cuando una negociación tiene éxito el beneficio puede ser muy atractivo. El ingreso de los brókers se dispone desde una comisión en el precio pagado cuando la venta es concluida.

Todos los brókers involucrados reciben esta comisión desde el vendedor: Rangos de comisión varían desde un 2,5% por cada buque pequeño cayendo a un 1% para buques de gran tamaño.

### **SHIP MANAGEMENT. LA GESTIÓN DE FLOTA.**

Mantener un buque como una unidad operacional requiere una variedad de servicios especialistas. En una naviera grande estos servicios son normalmente llevados a cabo por personal interno de la misma.

Pero para armadores más pequeños emplean servicios desde una empresa de gestión de flota. Hay muchas compañías de este tipo ubicadas en distintas partes del mundo. Éstas contienen todos los departamentos necesarios para ofrecer un servicio eficiente para el cual ellos cargan un honorario o "fee" o podrían subcontratar los servicios de especialistas para ciertos aspectos de la operación.

Debido a su tamaño, ellos son normalmente capaces de atraer ejecutivos de primer nivel y un gran número de buques bajo su gestión habilitándoles a disfrutar de grandes economías de escala.

Hay por supuesto un dilema para los armadores de media envergadura, los cuáles tendrán que considerar los beneficios de usar su propio personal sobre los que tiene control directo; y equilibrar esto contra los gastos haciendo uso de terceras partes a gestionar sus buques.

Algunas veces esos problemas son solucionados mediante la subcontratación sólo de una parte de la gestión. La cual es posible en vista de la clara demarcación entre las diferentes actividades en la gestión de flota.

La contratación de personal es un supremo ejemplo de esta subcontratación parcial.

Las empresas de gestión de flota pueden ser clasificadas en dos categorías principales: Una primera es aquella naviera que gestiona sus buques y ofrece gestionar los buques de otros también; y la segunda sería aquella que no tiene buques en propiedad y solamente ofrece servicios de gestión a armadores.

De manera, que la gestión de flota es la misma y tiene los siguientes seis componentes:

- Dotación o “manning”.
- Almacenaje o “storing”.
- Técnico o “technical”.
- Seguro o “insurance”.
- Operaciones o “operations”.
- Comercial o “commercial”.

Otros servicios tales como la formación o consultoría también podrían ser ofrecidos. La gestión de flota suele contratarse individualmente bajo los requisitos de un principal. Un contrato estándar de gestión de flota, SHIPMAN 2009, cierra en detalles todo las tareas de un gestor de flota.

- **DOTACIÓN.**

No es usual para algunos armadores contratar con una compañía de gestión de flota para contratar su tripulación solamente. Esto es muy popular en aquellos países tradicionalmente marítimos que permiten a los buques ser abanderados fuera hacia registros abiertos. El armador es capaz de combinar las ventajas de un pabellón nacional con más relax en la regulación sobre la nacionalidad del personal del buque. Para armadores ubicados en Reino Unido, la Isla de Man, Gibraltar y Bermuda han llegado a ser banderas populares.

Tales armadores llevan a cabo los principales aspectos de la gestión del buque pero confían la gestión de la tripulación a una compañía offshore. Países tales como Filipinas ofrecen servicios de tripulación, los cuales está en efecto una exportación invisible de tripulaciones.

El departamento de gestión de tripulación es responsable de revisar los títulos profesionales de los oficiales y toman referencias desde empleadores anteriores. Ello



también revisa si el marino está adecuadamente cualificado para su posición en el buque.

Las vacaciones es una parte importante del contrato del marino y el departamento de gestión de tripulación tiene que asegurar que los cambios de tripulación son llevados a cabo en tales casos en los que el camino del buque no sea retrasado.

La organización de los vuelos para la tripulación que hace el relevo también es responsabilidad del departamento de gestión de tripulación.

Los directores deben asegurar que toda la tripulación recibe salarios correctos en el tiempo correcto. Es una tarea vital para aquellos a cargo de la gestión de tripulación.

- **ALMACENAMIENTO.**

Los almacenes se clasifican en dos categorías: Aquellos concernientes con la tripulación y aquellos concernientes con la operación del buque. Estos últimos serán responsabilidad del departamento técnico.

Para la tripulación, los elementos obvios son comida y bebida, los cuales son conocidos como provisiones. Esto puede ser una tarea demandante, como cada nacionalidad tiene sus propias preferencias de alimentación, con frecuencia determinada por la religión y necesidades culturales.

- **TÉCNICO.**

Es un departamento en el cual es apropiado encontrar antiguos oficiales con extensa experiencia navegando. El departamento es con frecuencia subdividido en dos secciones: Una estará bajo la gestión del superintendente marino, normalmente un antiguo capitán. La otra estará gestionada por un superintendente ingeniero, generalmente un antiguo jefe de máquinas o ingeniero naval con experiencia.

Las responsabilidades respectivas de cada una de estas secciones son probablemente evidentes. Los ingenieros son concernientes con toda la maquinaria, con frecuencia incluyendo los equipos de manipulación de la carga y algunas veces los dispositivos electrónicos de navegación.

Los superintendentes marinos no son solo responsables para la construcción de un buque sino para las inspecciones ante la sociedad de clasificación y tener toda la documentación al día.

Un rol vital es responder inmediatamente ante cualquier buque bajo su control involucrado en un accidente. Los miembros del departamento técnico están acostumbrados a volar a otras partes del mundo ante la mínima noticia de que un buque se encuentra en problemas.

- **SEGURO.**

El seguro es el segundo elemento más costoso para un armador. El personal que negocia este aspecto necesita ser altamente especialista.

Los seguros marítimos se clasifican bajo dos encabezados distintos: Uno es el asegurar el buque a sí mismo, se refiere a asegurar el casco y máquina (H&M) en vista del alto valor del buque; El otro tipo de seguro es una forma de tercera parte, ello cubre reclamaciones realizadas contra el buque por una persona o compañía, estos ejemplos incluyen reclamaciones de la autoridad portuaria contra el buque por daño al muelle y daños personales alegando negligencia por parte del armador. Además las reclamaciones realizadas por propietarios de la carga cuando sus mercancías no llegan en las mismas condiciones a como salieron.

- **OPERACIONES.**

El buque corre por este departamento, éste comunica con el personal comercial y planea los viajes, deciden a la hora de hacer bunker, nominaciones de agentes. Generalmente, hace todo lo necesario para convertir el trabajo de otros departamentos en una entidad de comercio en altos mares.

El departamento debe siempre permanecer en contacto cerrado con los otros departamentos. Sería poco profesional para el departamento planear un viaje largo solo cuando el departamento técnico ha comprometido el buque a llegar a astillero.

En algunas compañías, el departamento comercial son parte íntegra del departamento de operaciones los cuales últimamente deciden que rutas llevar a cabo. Brókers buscando cargas obtendrían su autoridad a la hora de negociar desde el personal comercial en el departamento de operaciones.

Las profesiones en la gestión de flota varían desde tareas sin demanda hasta tareas altamente especializadas. Muchas de las posiciones técnicas son la elección natural de oficiales de buques cuando ellos deciden buscar un trabajo en tierra.

No existe un tipo de honorario o porcentaje de comisión para la gestión de flota. La remuneración de los directores es un tema de negociación en el tiempo de la cita.



Figura 8. Las seis disciplinas. Elaboración propia.

## 4. The Baltic Exchange.

No se puede hablar de *The Institute of Chartered Shipbroker* sin antes hablar de *The Baltic Exchange* y su importancia dentro del mundo marítimo y el comercio internacional.

A continuación se describirán su origen, funciones y su trascendencia dentro de la industria para poder establecer la correlación entre estas dos grandes instituciones que por las cuáles nuestro interés se centra.

### 4.1. Historia.

La historia de la *Baltic* se remonta a más de 250 años y traza su origen a una humilde casa de comercio de café, el lugar tradicional para reunirse los comerciantes y capitanes en la *City of London*.

A continuación se podría establecer un pequeño cronograma con las fechas más importantes de esta institución:

- **1744:**

La bolsa del café de Virginia y Maryland en la calle Threadneedle cambió su nombre a *Virginia and Baltic*. Esto reflejó el negocio de los comerciantes y armadores quienes regularmente se encontraban allí.

- **1810:**

La bolsa *Virginia and Baltic* se mudó a la taberna de Amberes.

- **1823:**

Combatir el “juego salvaje” en el mercado y establecer algunas regulaciones, un comité de la bolsa del café se formó. Las normas son despojadas y un procedimiento de admisión desarrollado. Una sala privada de reunión es establecida, para la cual su admisión es estrictamente controlada. Esto es el comienzo del mercado moderno de la *Baltic*.

- **1857:**

*The Baltic Company Limited* es formada para comprar el arrendamiento de la *South Sea Hous*, en la calle *Threadneedle*. Nuevas normas y un comité de 30 es introducido.

- **1900:**

*The London Shipping Exchange* llegó a ser parte de la *Baltic Exchange*.

- **1903:**

*The Baltic* se mudó a un Nuevo edificio en *St. Mary Axe*.

- **1929:**

El crecimiento de la industria ve el crecimiento de las primeras pólizas de fletamento.

- **1985:**

*The Baltic Freight Index* es lanzado , el primero en una serie de índices de mercado de fletes creados por la *Baltic*.

- **1992:**

Una bomba terrorista con autoría del IRA destruye *The Baltic Exchange*. El comercio continua a pesar de esto, primero en el *Lloyd's of London* y después en una parte del edificio viejo de la *Baltic*.

- **1994:**

*The Baltic* celebra su 250º aniversario.

- **1995:**

Las nuevas premisas permanentes son encontradas en el 38 *St. Mary Axe* (Casa de la *Baltic* hoy día).



Figura 9. Representación de la sala de reuniones de la *Baltic*.



Figura 10. Vidriera de la *Baltic*.

## 4.2. Comercio Marítimo mundial.

El mundo confía en los buques para mover su comercio internacional. De hecho, alrededor del 80% de las mercancías internacionalmente comercializadas son transportadas en algún punto de su ruta mediante un buque.

Mientras que otras mercancías como de alto valor añadido o urgentes son transportadas por aire, el transporte aéreo es una opción bastante cara. Por tanto, el transporte marítimo es el de más bajo costo, efectivo, eficiente y medioambientalmente respetable para la mayoría de cargas.

En 2013 se batió el record por volumen transportado en toneladas de carga que fueron 9.6 billones de toneladas, llevadas a cabo por transporte marítimo.

La industria *Oil & Gas* desplaza por mar sobre un tercio del transporte marítimo. Los buques tanque son requeridos para transportar crudo, productos refinados, químicos y gas. El crudo es transportado desde Oriente Medio, el mar del norte, oeste de África y Sudamérica para las refinerías de Europa, Asia y EE.UU .

Mineral de hierro, carbón, madera y acero son transportados en buques de carga seca a granel. Amplios volúmenes de mineral de hierro y carbón son requeridos por la industria acerera. Mientras que los granos australianos, americanos, sudamericanos y rusos alimentan al mundo; el carbón indonesio, australiano y sudafricano abastece muchas centrales térmicas del mundo.

El comercio del contenedor, generalmente de mercancías manufacturadas y de alto valor añadido no pueden tenerse en cuenta ante el mismo volumen transportado como las cargas anteriores.

El mercado de flete es amplio y complejo con armadores, operadores y fletadores ante la misericordia de un mercado de fletes fluctuante. Miles de sucesos pueden tener un impacto en los costes del transporte y cualquiera transportando materias primas a granel se encuentra en un ambiente de extrema volatilidad.

El comercio mundial es dependiente de la disponibilidad de una adecuada capacidad de flota. La flota mercante mundial se encuentra aproximadamente en 55.000 buques.

- **¿Por qué fluctúan los fletes?**

El mercado de fletes se encuentra sujeto a un amplio rango de variables externas, pero es fundamentalmente dirigida por los siguientes factores:

**1.-Oferta de buques:**

¿Cuántos buques de diferente tipo están disponibles? y ¿Cuántos buques están siendo entregados y cuántos están siendo desguazados?; esas serían las preguntas a cuestionarse.

**2.-Demanda:**

¿Cuáles son los niveles de la producción industrial?, ¿Han sido las cosechas buenas ese período?, ¿Están las centrales térmicas importando más carbón? y ¿Cómo es el progreso de la industria acerera?; son cuestiones que determinarán la demanda de una materia prima.

**3.-Presiones estacionales:**

El tiempo tiene un gran impacto en los mercados marítimos, desde el tamaño de los cultivos hasta el hielo en puertos o niveles en los ríos.

**4.-Precios de combustibles:**

El combustible supone entre 1/4 y 1/3 de los costes de explotación del buque del buque, por lo que el precio del petróleo afecta directamente a los armadores.

**5.-Puntos de estrangulación (*Choke Points*):**

Este factor puede particularmente afectar a los buques tanque con casi media flota mundial cruzando a través de estrechos. Estos puntos incluyen los estrechos de Hormuz y Malacca, el canal de Suez y Panamá entre otros. También desde el conflicto, ataque terroristas o un abordaje en el abarrotamiento de estos puntos geográficos cambiarían todos los patrones de la oferta en el mundo.

**6.-Sentimientos del mercado:**

Este sentimiento es sometido a tan pequeña como sea la demanda en un período corto de demanda, por lo que la opinión del mercado afecta al mercado de fletes tanto como la oferta y demanda actual de buques y cargas.

- **Factores claves:**

En función de toda la información aportada anteriormente podemos extraer los siguientes corolarios:

1. Aproximadamente 55.000 de buques de más de 1.000 DWT se encuentran en la flota mercante mundial.
- 2.- Cerca de 9.000 buques en la flota de carga granel seca son controlados por aproximadamente 2.100 empresas.
- 3.- Los *Ultra Large Crude Carriers* transportan más de 2 millones de barriles de crudo.
- 4.- El crecimiento de la economía mundial ha visto un amplio crecimiento en el volumen de las mercancías transportadas por mar en los últimos 30 años.
- 5.- ***The Baltic Dry Index*** rompió el record en 11.793 puntos el 20 de mayo de 2008.
- 6.- El 5 de diciembre de 2008 *The Baltic Dry Index* había colapsado a 663 puntos.
- 7.- Japón, Grecia, Alemania, China y Noruega controlan más del 50% de la flota mercante mundial.

### 4.3. El código de la Baltic.

El código de la *Baltic* contiene una guía para los brókers y es basado en la dilatada experiencia de los miembros de esta institución durante muchos años.

El lema de la *Baltic* es “nuestra palabra, nuestra responsabilidad” (*Our Word our bond*), esto simboliza la importancia de la ética en el comercio. Los miembros necesitan confiar el uno del otro y sus directores debido a la gran cantidad de contratos verbales los cuales son confirmados por escrito más tarde.



Por tanto , la *Baltic* considera el comercio ético como esencial. La última actualización del código data de febrero de 2014 y se puede acceder libremente desde su web..

Además cada miembro de esta institución es requerido a demostrar que ellos son financieramente solventes para llevar a cabo con confianza el negocio en el cual ellos están comprometidos.

Un miembro que posea fondos suficientes en nombre de un cliente debe mantener una cuenta separada para clientes y debe actuar en una capacidad fudiciaria.

#### 4.4.Gobierno.

El consejo de la *Baltic Exchange* (*The Baltic Exchange Council, BEC*) constituye el cuerpo de gobierno que vela por la *Baltic*, incluyendo el comité de membresía y el comité de beneficencia (*Membership Committee and Charity Committe*) , en relación a su estrategia para los servicios de membresía, responsabilidad social, beneficencias y su relación con otros miembros, gobiernos, cuerpos regulatorios y la comunidad global del negocio marítimo.

Miembros de la *Baltic* nominan desde entre ellos mismos a 8 representantes en el BEC quienes son examinados por el BEC y aprobados por *Baltic* (los miembros representantes).

El presidente de *The Baltic Index Council* , el director general y dos directores de la junta de la *Baltic* también serán miembros del BEC. El BEC elige a su presidente y vicepresidente entre sus miembros representantes.

El presidente de la BEC es invitado a asistir a las reuniones de la junta directiva de la *Baltic* donde se requiera.



Figura 11. Organigrama de *The Baltic Exchange*. Fuente: Elaboración propia.

El BIC ofrece un escrutinio efectivo de la *Baltic* en todos los aspectos del proceso de determinación de su *benchmark* de conformidad con los principios IOSCO del *benchmark* financiero y la el mercado de *benchmark*.

Este consejo lo comprende 5 representantes de segmentos apropiados del mercado, incluyendo como mínimo: uno de carga seca a granel, carga líquida a granel y un bróker panelista de derivados del negocio marítimo, representantes del mercado y un director de la junta de la *Baltic* o un subsidiario de la *Baltic*.

El presidente es esperado a tener un entendimiento profundo de manera física y financiera sobre los mercados del negocio marítimo también como un conocimiento sobre toda la estructura de la *Baltic*.

El director general de la *Baltic* es invitado a asistir a todas las reuniones de la BIC pero no tiene voto en cualquiera de las decisiones tomadas por el consejo de gobierno de la BEISL

El director de la BIC será invitado a asistir a las reuniones de la junta de directores del BEISL donde le sea requerido.

#### **4.5. Información de mercado.**

La *Baltic* es la fuente líder mundial de datos marítimos independientes. La información es usada por brókers, armadores, operadores, fletadores y comerciales. Como también una evaluación fiable sobre los mercados de carga seca y líquida a granel.

La información es agrupada y publicada durante los días laborables en Europa y Asia mediante las oficinas de Londres y Singapur.

Basada en la evaluación profesional elaborada por un panel global de brókers. La información de la *Baltic* es usada como una herramienta de ajuste para el comercio de derivados de flete, para contratos físicos de *benchmarking* y como un indicador general del rendimiento del mercado de cargas a granel.

A continuación se representa las horas de publicación de los índices para el mercado *spot* en función del huso horario del lugar:

Index	Publishing Times
Baltic Exchange Dry Index	Monday to Friday 1300 (London)
Baltic Exchange Capesize Index	Monday to Friday 1100 (London)
Baltic Exchange Panamax Index	Monday to Friday 1300 (London)
Baltic Exchange Supramax Index	Monday to Friday 1300 (London)
Baltic Exchange Handysize Index	Monday to Friday 1300 (London)
Baltic Exchange Supramax - Asia	Monday to Friday 1300 (Singapore)
Baltic Exchange International Tanker Route Asia	Monday to Friday 1600 (Singapore)
Baltic Exchange Dirty and Clean Tanker Indices	Monday to Friday 1600 (London)
Baltic Exchange LPG Assessment	Monday to Friday 1600 (London)
Baltic Exchange Sale & Purchase Assessments	Weekly (Monday) 1600
Baltic Exchange Demolition Assessments	Weekly (Monday) 1600
Baltic Exchange Forward Assessments	Monday to Friday 1730 (London)
Settlement prices	Last reporting day of the month
Fixture List	Monday to Friday 1300 (London)
Dry market reports	Monday to Friday

Figura 12. Publicación de índices del Mercado Spot. Fuente: *The Baltic Exchange*.

- **Índices de flete:**

Son los índices para los mercados de granel seco y líquido que son publicados desde Londres y Singapur y basados en la evaluación profesional de brókers en Londres, Nueva York, Singapur, Tokio, Shanghai, Beijing, Bombay, Oslo, Atenas, Hong Kong, Ginebra, Delhi y Génova.

Esta información se encuentra disponible directamente para miembros y suscriptores que contraten el servicio.

Index	Routes	Publishing times	Frequency	Panel Members
Baltic Exchange Dry Index (BDI)	Timecharter elements of the Baltic Capesize, Panamax & Supramax Indices	1300 (London)	Daily	See below
Capesize (BCI)	Tubarao to Rotterdam Tubarao to Qingdao Richards Bay to Rotterdam W Australia to Qingdao Bolivar to Rotterdam Gibraltar-Hamburg Transatlantic Round Voyage Continent/Mediterranean trip Far East Pacific round voyage China trip UK-Mediterranean/Continent China-Brazil round voyage Richards Bay to Fangcheng Saldhana Bay to Qingdao (does not contribute to BCI)	1100 (London)	Daily	Arrow Chartering (UK) Banchemo-Costa Barry Rogliano Salles Braemar ACM Clarksons Platou Fearnleys EA Gibson Shipbrokers Howe Robinson Partners Ifchor I & S Shipping Leman Shipping Services SA Simpson Spence Young Thurlestone Shipping
Panamax (BPI)	Transatlantic round voyage Skaw-Gibraltar trip Far East Japan-South Korea/Pacific round voyage Implied voyage Newcastle-Qingdao Far East/NoPac-Australia trip Skaw-Passero	1300 (London)	Daily	Acropolis Chartering Arrow Chartering (UK) Banchemo-Costa Chinica Shipbrokers Clarksons Platou Fearnleys Hal Young Howe Robinson Partners Ifchor Optima International Simpson Spence Young Thurlestone Shipping Yamamizu Shipping Co

Supramax (BSI 58)	USG trip Far East Canakkale trip Far East China/NoPac or Australia round voyage China trip W Africa US Gulf trip Skaw-Passero Skaw-Passero-US Gulf West Africa via east coast South America to China Africa via east coast South America to Skaw-Passero  2 routes from BES 58 Asia included in BSI 58	1300 (London)	Daily	Arrow Chartering (UK) Ausea Beijing Clarksons Platou Hartland Shipping Ifchor Howe Robinson Partners John F Dillon & Co Lightship Chartering Rigel Shipping Simpson Spence Young Yamamizu Shipping Co
Panamax (BEP Asia)	South China, one Indonesian round voyage	1300 (Singapore)	Daily	Arrow Chartering (Singapore) Chinica Shipbrokers Clarksons Platou Asia Pte Limited Howe Robinson Partners (Singapore) Ifchor (Hong Kong) Interocean Delhi Simpson Spence Young (Asia) Thurleston Shipping (Singapore) Yamamizu Shipping Co
Supramax (BES 58 Asia)	China trip via Indonesia to east coast India S China trip via Indonesia to China Mid China/NoPac or Australian round voyage	1300 (Singapore)	Daily	Ausea Beijing Braemar ACM Shipbroking Clarksons Platou Asia Pte Limited Galbraith's Shanghai Howe Robinson Partners I & S Shipping Interocean Delhi Simpson Spence Young (Asia) Yamamizu Shipping Co
Handysize (BHSI)	Skaw-Passero trip Recalada-Rio de Janeiro Skaw-Passero trip Boston-Galveston Recalada-Rio de Janeiro trip Skaw-Passero US Gulf trip via US Gulf or north coast South America to Skaw-Passero South East Asia trip via Australia to Singapore-Japan South Korea-Japan trip via NoPac to Singapore-Japan	1300 (London)	Daily	Ausea Beijing Barry Rogliano Salles Braemar ACM Shipbroking Clarksons Platou Shipbroking (Switzerland) SA Clarksons Platou Asia Pte Limited Doric Shipbrokers Hartland Shipping Howe Robinson Partners H Vogemann Ifchor Lightship Chartering Rigel Shipping Simpson Spence Young Simpson Spence Young (Asia) Yamamizu Shipping Co
Clean Tankers Asia (BITR Asia)	30,000mt CPP Singapore to East Coast Australia 40,000mt CPP/UNL South Korea to North Pacific West Coast 40,000mt CPP South Korea to Singapore 35,000mt Naptha Sikka (WCI) to Japan	1600 (Singapore)	Daily	Braemar ACM Shipbroking Eastport Chartering Clarksons Platou Asia Pte Limited Howe Robinson Partners (Singapore) McQuilling Brokerage Partners Inc (Singapore) Odin Marine (Singapore) Simpson Spence Young (Singapore) Taipan Shipbrokers Vantage Shipbrokers
Time Charter Equivalents (TCE)		1600 (Singapore)	Daily	

Dirty Tanker (BDTI)	280,000mt Middle East Gulf to US Gulf 270,000mt Middle East Gulf to Singapore 265,000mt Middle East Gulf to Japan 135,000mt Black Sea to Mediterranean 80,000mt North Sea to Continent 80,000mt Kuwait-Singapore (Crude/DPP Heat 135F) 70,000mt Caribbean to US Gulf 55,000mt ARA to US Gulf 80,000mt South East Asia to east coast Australia 260,000mt West Africa to China 100,000mt Baltic to UK-Continent 30,000mt Baltic to UK-Continent 80,000mt Cross Mediterranean 130,000mt West Africa to Continent 50,000mt Caribbean to US Gulf		Daily	Barry Rogliano Salles Bassoe (PF) Braemar ACM Shipbroking Braemar ACM Shipbroking Houston Bravo Tankers Charles R Weber Clarksons Platou Clarksons Platou Asia Pte Limited Clarksons Platou (Houston) Eastport Chartering Fearnleys Galbraith's Gulfstream Tanker Chartering LLC E A Gibson Shipbrokers Howe Robinson Partners Howe Robinson Partners (Singapore) Mallory Jones Lynch Flynn McQuilling Brokerage Partners Inc (Singapore) Odin Marine (Singapore) Simpson Spence Young SSY Tankers (New York) Simpson Spence Young (Singapore) Southport Maritime Inc True North Chartering
VLCC TCE		1600 (London)	Daily	
Suezmax TCE		1600 (London)	Daily	
Aframax TCE		1600 (London)	Daily	
Clean Tanker (BCTI)	75,000mt Middle East Gulf - Japan 37,000mt Continent to US Atlantic coast 55,000mt Middle East to Japan 30,000mt Algeria to Euromed 30,000mt CPP/UNL m/distillate Baltic to UK/Continent 65,000mt CPP/UNL m/distillate Middle East Gulf to UK/Continent 38,000mt US Gulf to Continent 80,000mt Mediterranean to Far East 60,000mt Amsterdam to offshore Lome	1600 (London)	Daily	Barry Rogliano Salles Braemar ACM Shipbroking Braemar ACM Shipbroking Houston Bravo Tankers Charles R Weber Clarksons Platou Clarksons Platou (Houston) Fearnleys Galbraith's Gulfstream Tanker Chartering LLC EA Gibson Shipbrokers Howe Robinson Partners Howe Robinson Partners (Singapore) McQuilling Brokerage Partners Inc (Singapore) Odin Marine (Singapore) Poten & Partners (New York) Simpson Spence Young Southport Maritime Inc SSY Tankers (New York) True North Chartering
MR TCE		1600 (London)	Daily	
BLPG (BLPG)	44,000mt Middle East Gulf to East	1600 (London)	Daily	Braemar ACM Shipbroking Clarksons Platou Fearnleys EA Gibson Shipbrokers Hesnes Gas Steem1960 Steensland Shipbrokers Poten & Partners

Figura 13. Índices de fletes. Fuente: *The Baltic Exchange*.

- **Evaluaciones para compra-venta y demolición de buques.**

Estas evaluaciones están basadas en el valor de varios tipos de buques de cinco años de edad suministrados por 11 brókers.

Index	Vessel types	Publishing times	Frequency	Panel members
Sale & Purchase Assessment (BSPA)	<p><b>Tankers</b></p> <p>VLCC Aframax MR product tanker</p> <p><b>Bulkers</b></p> <p>Capesize Panamax Supramax</p>	1600 (London)	Weekly (Monday)	<p>Arrow Chartering (UK) Banchemo-Costa Barry Rogliano Salles Compass Maritime Services Fearleys Golden Destiny Lorentzen &amp; Stemoco Mallory Jones Lynch Flynn Optima Shipbrokers SSY Valuation Services Yamamizu Shipping</p>
Demolition Assessment (BDA)	<p>Dirty tanker (China) Dirty tanker (Pakistan - Bangladesh) Product tanker (China) Product tanker (Pakistan - Bangladesh) Bulk carrier (China) Bulk carrier (Pakistan - Bangladesh)</p>	1600 (London)	Weekly (Monday)	<p>Clarksons Platou Compass Maritime Optima Shipbrokers JV Shipping Simpson Spence &amp; Young</p>

Figura 14. Evaluación S & P and Demolition. Fuente: *The Baltic Exchange*.

- **Evaluaciones del Mercado de futuros.**

La *Baltic* establece evaluaciones del mercado de futuros, denominadas FFA (*Forward Freight Agreement*). Estas evaluaciones son suministradas por brókers líderes en FFA a las 17:30 (hora local de Londres).

Assessment	Routes	Settlement Basis	Publishing Times	Frequency	Panellists
BFA Capesize	C3 C4 C5 C7 C9_03 BCI T/C average	Entire month	1730 (London)	Daily	Barry Rogliano Salles Clarksons Platou Futures Limited Freight Investor Services GFI Brokers SSY Futures
BFA Panamax	P1A P2A P3A BPI T/C average	Entire month (all) 7 days (P1A, P2A, P3A)	1730 (London)	Daily	Barry Rogliano Salles Clarksons Platou Futures Limited Freight Investor Services GFI Brokers SSY Futures
BFA Supramax	BSI T/C average	Entire month	1730 (London)	Daily	Barry Rogliano Salles Clarksons Platou Futures Limited Freight Investor Services GFI Brokers SSY Futures
BFA Handysize	BHSI T/C average	Entire month	1730 (London)	Daily	Clarksons Platou Futures Limited Freight Investor Services GFI Brokers SSY Futures
BFA Clean	TC2 TC4 TC5 TC6 TC7 TC9 TC12 TC14	Entire month	1730 (London)	Daily	Braemar ACM Shipbroking Marex Spectron Oil Brokerage
BFA Dirty	TD3 TD7 TD8 TD9 TD16 TD17 TD19 TD20	Entire month	1730 (London)	Daily	Braemar ACM Shipbroking Marex Spectron Oil Brokerage
BFA Clean (\$/mt)	TC2 TC4 TC5 TC6 TC7 TC9 TC12 TC14 TC15	Entire month	1730 (London)	Daily	Braemar ACM Shipbroking Marex Spectron Oil Brokerage
BFA Dirty (\$/mt)	TD3 TD7 TD8 TD20	Entire month	1730 (London)	Daily	Braemar ACM Shipbroking Marex Spectron Oil Brokerage
BFA LPG	BLPG1	Entire month	1730 (London)	Daily	GFI Brokers

Figura 15. Evaluación del Mercado de futuros. Fuente: *The Baltic Exchange*.

- **Evaluaciones sobre opciones.**

*The Baltic Options Assessments (BOA)* consisten en evaluaciones diarias que demuestran la volatilidad para una opción *at-the-money* en el mercado de opciones de carga seca. Esta información es suministrada por brókers a las 17:30 (hora local de Londres).



	Range	Publishing Times	Frequency	Panellists
Capesize (Options) Panamax (Options) Supramax (Options) Handysize (Options)	Current month to +4CAL	1730 (London)	Daily	Clarksons Platou Futures Limited Freight Investor Services SSY Futures

Figura 16. Evaluación de opciones para carga seca. Fuente: *The Baltic Exchange*.

- **Volúmenes de FFA y opciones:**

La *Baltic* semanalmente suministra datos sobre el volumen de FFA y opciones que han sido llevadas a cabo, también como otra información fidedigna de interés. La información es basada en las cifras recogidas el viernes al final del día de negocio y es publicado cada lunes.

Vessel type	Contract type	Frequency
Capesize	OTC & cleared	Weekly
Panamax	OTC & cleared	Weekly
Supramax	OTC & cleared	Weekly
Handysize	OTC & cleared	Weekly
Clean tankers	OTC & cleared	Weekly
Dirty tankers	OTC & cleared	Weekly

Figura 17. Volúmenes de FFA y opciones por buque. Fuente: *The Baltic Exchange*.

- **Reportes de mercado.**

Aquí la institución ofrece un amplio rango en profundidad de carácter diario, esta evaluación es llevada a cabo internamente por un equipo de brókers de mucha experiencia.

En esta lista, se clasifica más de 70.000 cierres llegando hasta 2002. Cada cierre es cuidadosamente revisado y verificado y este reporte es el más comprensivo e independiente de las listas disponibles.

- **¿Cómo se elabora la información?**

El modelo de índice utilizado por la *Baltic Exchange* fue establecido en 1985 con el lanzamiento de *The Baltic Freight Index* (hoy día como *Baltic Dry Index*) y utilizado para ordenar el comercio en el primer flete de futuros del mundo, BIFFEX.

Aunque han existido algunas modificaciones a lo largo del tiempo, el modelo ha sido esencialmente mantenido desde su introducción y confía en paneles independientes de brókers alrededor del mundo aportando sus juicios profesionales como el predominante

nivel de la apertura del mercado. Dentro de parámetros de ruta que ellos han estado cuestionando para evaluar.

Los números presentados por la *Baltic* son basados en un completo conocimiento de lo que está ocurriendo realmente en el mercado de fletes.

Las rutas reportadas son tan representativas como sea posible del mercado mundial de carga a granel y reflejan el comercio dentro del Pacífico y el Atlántico, también como el está el comercio entre los océanos.

Todas las rutas reportadas tienen un dirigido y significativo número cierres, mientras el comercio está sujeto a cierres estacionales tales como en Grandes Lagos, siendo éste cerrado. El comercio dominado mediante un número limitado de fletadores son también evitados y las rutas de viaje donde el negocio es ampliamente concluido en términos estándar son favorecidos.

Los índices de la *Baltic* son ampliamente usados y completamente confiados por armadores, fletadores y comerciales de futuros creando así una honesta evaluación independientes del mercado.

Estos índices no son solo usados para ordenar el multimillonario negocio de las FFA, sino que también establece las bases que enlaza los fletamentos por volumen (COA) y fletamentos por tiempo.

- **Factores a tomar en consideración por los panelistas.**

- 1.- Cierres conocidos y recientemente cerrados.
- 2.- Negociaciones actuales.
- 3.- Buques disponibles.
- 4.- Detenciones conocidas.
- 5.- Ventana de tiempo a la carga (*laycan*).
- 6.- Próximas entregas.
- 7.- Factores de edad.

Ningún fletador ni armador permiten hacer evaluaciones y todos los brókers ofreciendo evaluaciones son auditados para asegurar que ellos están activamente implicados en el negocio que ellos están evaluando (ningún bróker tendrá dinero en el mercado).

La evaluación no está reportando el último cierre hecho pero toma en consideración una vista profesional del mercado basado en las cargas y toneladas actualmente disponibles también como cierres recientes.

- **Bunker report.**

Los precios de debajo son utilizados para calcular el Time Charter equivalente (TCE) en las diferentes rutas:

- 1.- El precio utilizado para bunker es suministrado bajo la licencia *bunkerworld*.
- 2.- Los ratios utilizados en este cálculo son suministrado bajo la licencia *XE.com*
- 3.- La información sobre gastos de puerto es suministrada por *Cory Brothers Shipping*.

- **Contenedores.**

Existen en este grupo dos evaluaciones clasificadas como:

- *Freightos Baltic Global Container Index*.
- *Ningbo Container*.

La *Baltic* publica un conjunto de ratios semanales para contenedores en colaboración con *Freightos* (plataforma digital de fletes para contenedores), y promociona el índice de flete para contenedores de *Ningbo Shipping Exchange*.

El índice *Freightos* refleja semanalmente el ratio spot para contenedores de 40 pies basados de 12 a 18 millones en puntos de precio recogidos cada semana desde 12 principales navieras. Los datos son auditados por la *Baltic* e incluye el encabezado del índice *The FBX Global Container Index (FBX)* ; una media ponderada de los 12 índices de ruta subyacentes.

El dato es publicado cada domingo. El índice Ningbo es un índice semanal compuesto cubriendo ratios para contenedores de 20,40 pies y high cube. Los datos se publican cada viernes.

**-Freightos Baltic Global Container Index:**

Aquí se incluye todos los recargos (BAF,CAF,SCS,PCS,PSS,WRS). FBX publica cada domingo y representa el precio de la semana previa.

Los precios son utilizados para todas las tarifas (Freight All kinds, FAK) para tarifas spots entre portadores, transitarios y cargadores de alto volumen.

Los valores del índice son calculados mediante la media del precio para todos los precios de las navieras activas , una ponderación por porteador de 50 a 70 millones de puntos de precio son recogidas cada mes.

FBX es basada en un un dato agregado y anonimizado en tiempo real desde portadores de todo el mundo, transitarios y cargadores que ofrecen sus servicios en Freightos.com o usan la plataforma de gestión de ratios Freightos AcceleRate Freight rate, y han consentido su uso para alimentar la gran base de datos.

**- Ningbo:**

Como comentado anteriormente este índice reporta cada Viernes presentándose bajo las siguientes rutas:

Ningbo Shipping Exchange			
Route	2018-07-27	2018-07-20	Weekly change (%)
Ningbo - Europe	700.32	636.82	9.97
Ningbo - West Mediterranean	681.17	620.40	9.80
Ningbo - East Mediterranean	599.70	579.14	3.55
Ningbo - Middle East	319.98	301.35	6.18

Figura 18. Rutas de Ningbo y sus ratios. Fuente: *The Baltic Exchange*.

Route	Port Served
Ningbo - Europe	Hamburg & Rotterdam
Ningbo - West Mediterranean	Barcelona, Valencia & Genoa
Ningbo - East Mediterranean	Piraeus & Istanbul
Ningbo - Middle East	Dammam & Dubai

Figura 19. Rutas de Ningbo y sus puertos. Fuente: *The Baltic Exchange*.

Las empresas que suministran datos para elaborar este índice son las siguientes:

- CCL Logistics Co.
- Headwin Logistics Co. Ltd.
- Ningbo E-Union Group of China.
- Zhejiang Zinggang International Freight Co. Ltd.
- Perfectever Logistics (Ningbo) Co. Ltd.
- Ningbo Jet Express International Freight Forwarding Co. Ltd.

- Dashing International Logistics.
- Huanji International.
- De Well Group.
- Whale Logistics Co. Ltd.
- Sinotrans Ningbo Logistics Co. Ltd.

Y los recargos reportados durante el viaje oceánico fueron:

- Bunker Adjustment Factor / Fuel adjustment factor/ low Sulphur surcharge.
- Emergency bunker surcharge / emergency bunker additional.
- Currency adjustment factor / Yen applica surcharge.
- Peak season surcharge.
- War risk surcharge.
- Port congestion surcharge.
- Suez Canal transit fee/surcharge/Suez Canal fee/ Panama Canal surcharge/ Panama Canal charge.

Recargos no incluidos en el total del flete reportado:

- Terminal Operation fee.
- Security charge.
- Origin received charges.
- Inland point intermodal.
- Booking fee.
- Custom clearance.

#### **4.6. FFA.**

- **¿Qué es un FFA?**

Consiste en un instrument financiero establecido ante unas bases claras y normalmente basado en términos y condiciones según el estándar de FFABA .

Los principales términos de un contrato cubren:

- La ruta acordada o contratada.
- El día,mes y año de la orden.
- El tamaño del contrato.

-El ratio del contrato en el cual las diferencias serán ordenadas.

Las comisiones son acordadas entre la parte principal y el bróker. El bróker actúa sólo como mero intermediario y no será responsable de la ejecución del contrato.

Los derivados de fletes o también conocidos en español como “fletes de papel” ofrecen un significado de cobertura ante la exposición por el riesgo de la volatilidad del mercado de fletes; a través del comercio de ratios específicos para time charter y spot con posiciones a futuros.

Contratos compensados son marginados en las bases diarias a través de cámaras de compensación designadas y sus márgenes son basados en un juego cerrado publicado por la *Baltic*. En el final de cada día, los comerciales (*Traders*) pagan o reciben la diferencia entre el precio del contrato de papel y el índice en el mercado.

Los servicios de compensación son suministrados por: *London Clearing House (LCH)*, *NASDAQ OMX Commodities (NDAQ)*, *THE Singapore Exchange (SGX)*, *European Energy Exchange (EEX)* y *The Chicago Mercantile Exchange (CME)*.

- **Baltic Exchange Forward Assessments.**

*The Baltic Exchange Forward Assessments (BFA)* consiste en un precio medio de pujas y ofertas para los mercados de carga seca y líquida presentado y publicado a las 17:30 (hora local de Londres).

- Rutas de carga seca (***Dry Routes***):

- 1.-BFA Capesize (C3, C4, C5, C7, Cape T/C average).
- 2.-BFA Panamax (P1A, P2A, P3A, Panamax T/C average).
- 3.-BFA Supramax (Supramax T/C average).
- 4.-BFA Handysize (Handy T/C average).

- Rutas de carga líquida (***Wet Routes***):

- 1.-Clean (TC2\_37, TC5, TC6, TC7, TC9, TC12, TC14 & TC15\$/ton)
- 2.-Dirty (TD3C, TD7, TD8, TD17, TD19, TD20)
- 3.-BFA LPG

- **FFABA.**

Consiste en una asociación independiente de los miembros de la *FFA Broking Baltic Exchange* formada en 1997 y serviciada por la *Baltic*

La asociación participa en foros junto a la *Baltic* para promocionar el comercio de FFA y traer juntos a participantes del mercado.

- **Rutas cubiertas según tipos de FFA.**

- BFA Cape (capesize):**

- 1.- C3 - Tubarao - Qingdao 160,000 or 170,000 mt - Entire Month Settlement Basis
- 2.- C4 - Richards Bay - Rotterdam 150,000 mt - Entire Month Settlement Basis
- 3.- C5 - W Australia - Qingdao 160,000 or 170,000 mt - Entire Month Settlement Basis
- 4.- C7 - Bolivar - Rotterdam 150,000 or 160,000 mt - Entire Month Settlement Basis
- 5.- Timecharter average - Entire Month Settlement Basis
- 6.- BFA Cape is based on the average of assessments made by a panel of FFA brokers.

- BFA Panamax 7 day:**

- 1.- P1a 74,000 dwt Transatlantic RV - 7 Day Settlement Basis
- 2.- P2a 74,000 dwt Cont Trip Far East - 7 Day Settlement Basis
- 3.- P3a 74,000 dwt trans Pacific round voyage - 7 Day Settlement Basis
- 4.- BFA Panamax is based on the average of assessments made by a panel of FFA brokers.

- BFA Panamax:**

- 1.- P1a 74,000 dwt Transatlantic RV - Entire Month Settlement Basis
- 2.- P2a 74,000 dwt Cont Trip Far East - Entire Month Settlement Basis

- 3.- P3a 74,000 dwt trans Pacific round voyage - Entire Month Settlement Basis
- 4.- Timecharter average - Entire Month Settlement Basis
- 5.- BFA Panamax is based on the average of assessments made by a panel of FFA brokers.

**-BFA Supramax 58:**

- 1.- Timecharter average - Entire Month Settlement Basis
- 2.- BFA Supramax58 is based on the average of assessments for a standard "Tess 58" made by a panel of FFA brokers.

**-BFA Supramax 52:**

- 1.- Timecharter average - Entire Month Settlement Basis
- 2.- BFA Supramax is based on the average of assessments for a standard "Tess 52" made by a panel of FFA brokers.

**-BFA Handysize:**

- 1.- Timecharter average - Entire Month Settlement Basis  
BFA HANDYSIZE is based on the average of assessments made by a panel of FFA brokers.

**-BFA Clean:**

- 1.- TC2 - 37,000mt Continent to USAC.
- 2.- TC5 - 55,000mt Middle East to Japan.
- 3.- TC6 - 30,000mt Algeria/Euromed.
- 4.- TC7 - 35,000mt Singapore to east coast Australia (CCP).
- 5.- TC9 - 30,000mt Primorsk to Le Havre.
- 6.- TC12 - 35,000mt Naphtha Sikka (WCI) to Japan.
- 7.- TC14 - 38,000mt US Gulf to Continent.

**-BFA Dirty:**

- 1.- TD3C - 270,000mt ME Gulf to China.
- 2.- TD7 - 80,000mt North Sea to Cont.
- 3.- TD8 - 80,000mt Kuwait-Singapore (Crude/DPP Heat 135F).
- 4.- TD17 - 100,000mt Baltic to UK-Cont.



5.- TD19 - 80,000mt Cross Mediterranean.

6.- TD20 - 130,000mt W Africa to Cont.

**-BFA Clean \$/mt:**

1.- TC2 - 37,000mt Continent to USAC.

2.- TC5 - 55,000mt Middle East to Japan.

3.- TC6 - 30,000mt Algeria/Euromed.

4.- TC7 - 35,000mt Singapore to east coast Australia (CPP).

5.- TC9 - 30,000mt Primorsk to Le Havre.

6.- TC12 - 35,000mt Naphtha Sikka (WCI) to Japan.

7.- TC14 - 30,000mt US Gulf to Continent.

8.- TC15 - 80,000mt Naphtha Skikda to Chiba.

**-Weekly BFA Clean \$/mt:**

1.- TC2 - 37,000mt Continent to USAC.

2.- TC5 - 55,000mt Middle East to Japan.

3.- TC14 - 30,000mt US Gulf to Continent.

**-BFA Dirty \$/mt:**

1.-TD3C - 270,000mt ME Gulf to China.

2.- TD7 - 80,000mt North Sea to Cont.

3.- TD8 - 80,000mt Kuwait-Singapore (Crude/DPP Heat 135F).

4.- TD17 - 100,000mt Baltic to UK-Cont.

5.- TD19 - 80,000mt Cross Mediterranean.

6.- TD20 - 130,000mt W Africa to Cont.

**-Weekly BFA Dirty \$/mt:**

1.- TD3C - 270,000mt ME Gulf to China.

2.- TD7 - 80,000mt North Sea to Cont.

3.- TD8 - 80,000mt Kuwait-Singapore (Crude/DPP Heat 135F).

4.- TD20 - 130,000mt W Africa to Cont.

**-BFA Dirty TCE:**

1.- TD3C - 270,000mt ME Gulf to China.

**-BFA MR Atlantic TCE:**

1.- MR Atlantic Basket (uses TC2 TCE and TC14 TCE).

**-BFA LPG:**

1.- BLPG1.



Figura 20. Escudo de la *Baltic*. Fuente: *The Baltic Exchange*.

## 5. El Institute of Chartered Shipbrokers (ICS).

### 5.1. Introducción e historia.

- **Londres en la edad media.**

Archivos en la “City” de Londres, datando a 1285, afirman que: “no deberían entrar brókers en la City excepto aquellos quienes sean admitidos y jurado ante el guardián o alcalde y concejal”.

El privilegio de una licencia para negociar fue concedida a un bróker por un honorario (fee) anual de 5 libras esterlinas y la promesa que él acataría las normas por las cuáles aseguraría comportarse de una manera honorable: cualquier delito del que fuera responsable ante la corte del concejal. Este sistema duró por unos extraordinarios seis siglos, dando veracidad al término de bróker honesto (*honest broker*).

Durante la época de los antiguos brókers victorianos, la licencia representó una restricción en la expansión de sus negocios y había una fuerza de oposición contra lo que fue descrito como interferencia por la corte del concejal.

Un acto parlamentario en 1886 debidamente repelió la ley del siglo XIII y el registro de brókers fue discontinuado desde 1888.

El comité de la *Baltic* (como fue conocida antes de 1900, el año en el cual emergió con la *London Shipping Exchange* a formar la *Baltic Mercantile and Shipping Exchange*

Ltd.), ejerció sus propios códigos de práctica, pero aunque fuera aconsejable en los términos de negocio para bróker para ser miembros de este cuerpo profesional, ellos no fueron obligados a hacerlo.

Por tanto, los brókers marítimos tendrían rienda suelta para no siempre trabajar bajo códigos de conducta correctos.

- **La necesidad de una colegio profesional.**

Sin testigos para relatar las conversaciones por las cuales tomaron lugar entre brókers en restaurantes y cafeterías, no es posible determinar con precisión el momento cuando el deseo para un instituto de brókers marítimos tomara lugar.

Pero mediante la cortesía de correspondencia la cual tomó lugar en las páginas de la revista de negocio marítimo “*Fairplay*”, es posible trazar un periódico mañanero el cual parezca tener desencadenado una acción concertada para ello.

La “reciprocidad y el bróker marítimo” (*Reciprocity and the shipbroker*), escrito por David Garbutt Pinkney de D G Pinkney & Co, un bróker marítimo y miembro de la *Baltic Exchange*, fue impreso en la revista *Fairplay* EL 1 DE SEPTIEMBRE DE 1910. En ello Pinkney observó:

“Durante mis 30 años de actividad como miembro de la *Baltic* yo he presenciado, con sentimientos de consternación, la decadencia gradual del bróker marítimo profesional, debiendo a circunstancias enteramente por encima de su control. Este cambio es debido a dos causas principales: La pesadilla de la reciprocidad y la falta de cualquier intento en cooperación entre brókers marítimos para su protección”.

En este tiempo fue difícil una profesión en la cual no tenían protección de un Instituto o sociedad que los respaldara, protegiéndoles no sólo se determinaría una remuneración y estatus sino también una regulación en las condiciones bajo las cuales ellos conducirían su negocio.

La visión de Pinkney fue que sería un boom para gente joven a ser capaces de coger un curso definitivo para estudiar lo prescrito por un *Institute of Shipbrokers*, y últimamente llegar a ser un miembro asociado o *Fellow* de tal en una corporación.

Las reacciones a la sugerencia de Pinkney de un instituto fue decididamente positiva. Percy Harley, un bróker marítimo que se mantuvo comprometido a la causa del instituto hasta la década de 1930, remarcó que la inmensidad e importancia del negocio del corretaje marítimo es más grande que cualquier cosa, para mejorar el estatus y calibre del bróker estaría a un paso en la dirección correcta, y desde la idea de Pinkney es por lo que el final de ello se merece toda la atención“.

- **La primera reunión.**

Si fue un resultado directo la figura pública de Pinkney o detrás de las escenas de discusión, había una reunión informal el 20 de octubre de 1910 en la *Baltic Exchange* en el 24-28 de St. Mary Axe.

Es esta reunión la que aprueba la formación de un instituto para brókers marítimos y que los caballeros que se presentan en esta reunión forman ellos mismos un comité provisional para el propósito de formulación de una esquema y para llamar a una reunión completa de los brókers marítimos de Londres para discusiones adicionales ante la cuestión.

Una notificación de la reunión del 23 de noviembre de 1910 fue publicada en *Fairplay* EL 1 DE DICIEMBRE DE 1910. El hombre que asistió fue Thomas Devitt (más tarde como Sir Thomas Devitt), David Pinkney, Sir Jhon Ellerman, Fenwick Shadforth Watts (más tarde como Sir Fenwick Shadforth Watts, presidente de *Chamber of shipping UK*), H G Kellock, Marmaduke Lawther, Harry W Preston, G A Bromage y Mr. Pickard; fueron bien conocidos y altamente respetados en su industria.

La resolución que decía “Esta reunión de brókers marítimos de Londres resuelve por este medio a formar un instituto de brókers marítimos” fue propuesto por el director Thomas Devitt y fue debidamente aprobado por todos aquellos presentes.

Todos los asistentes firmaron la lista de aquellos quienes fueran los primeros miembros registrados al nuevo instituto.

- **Un hogar en la *Baltic Exchange*.**

En 1911, James Arbuckle Findlay fue preguntado para llegar a ser el primer secretario honorario del nuevo instituto también como siendo el secretario de la *Baltic Exchange*: Él fue feliz en aceptar y se mantuvo en ambas posiciones hasta su retiro en 1932.

Esto muestra que la administración del instituto fue además gestionada desde la oficina de Findlay en la *Baltic Exchange*; En 1926 se coge una oficina para sí misma en la *Baltic Exchange*. Findlay fue por consideraciones, un tipo tirano, con una reputación de aterrorizar a brókers jóvenes; Sin embargo, él también creyó con dar a la *Baltic* el prestigio y vitalidad, cualidades las cuales él indudablemente también trajo para el nuevo instituto.

- **Incorporación.**

El instituto recibió su certificado de incorporación desde la junta de gobierno de comercio de Reino Unido en 1913. Una reunión de celebración inaugural fue realizada de manera espléndida en el Hotel Cecil de Londres, un lugar muy famoso en aquel tiempo. Thomas Devitt describió los objetivos formales del nuevo instituto en el almuerzo:

“Ofrecer para la mejor definición y protección de la profesión y el negocio del bróker marítimo mediante un sistema de examinación, y la emisión de certificados de notas de los exámenes.

Proteger y promover mediante la cooperación el bienestar general e interés del negocio de los brókers marítimos en Reino Unido.

Argumentar todas las cuestiones que afecten los intereses de las personas comprometidas en el negocio del bróker marítimo o en otros comercios, negocios o intereses comerciales conectados con ellos, y que tomen acciones tales que podrían ser necesarias para promover tales intereses.

Hay muchas razones para definir la profesión de un bróker marítimo, dado que el trabajo es variado, cambiante acorde al área del negocio marítimo en el cual el bróker opera e incluyendo el fletamento también como la compra-venta de buques. Según la visión de Devitt, el bróker se nace no se hace, así que él tuvo que poseer muchas

calificaciones, y por encima de todo debió de ser un hombre de acción y capaz de poseer el equilibrio entre sus clientes efectivamente e inteligentemente.”

- **El almuerzo.**

Howard Houlder, un bróker marítimo con su propia firma con el mismo nombre, preguntó para dar una dirección completa para marcar el almuerzo formal del instituto, declaró que “el bróker marítimo debe ser diligente y esmerado, y cuidadoso en llevar a cabo instrucciones de su jefe”. Para él, la formación del instituto significó que el trabajo de un bróker debería ser “alzada desde un mero comercio al azar en la dignidad de una profesión”.

Houlder remarcó que el bróker habilidoso da su consejo sobre algo que sugerir lo contrario a lo que se propone, por lo que cuando la decisión es llegada a ello no es debido a la habilidad del bróker, sino a la sabiduría del armador que llega a la decisión.

Él debe también conocer todo sobre los cultivos del mundo: “el cereal y los cultivos de vegetales de cada clase que se está cosechando, cuándo y dónde ellos son cargados, la media de cultivos de cada año, dónde todo es producido y los mercados del mundo. Él debe tener un conocimiento de primera sobre la geografía , y debe conocer las densidades de varias clases de mercancías, materias primas, etc. También como estar en contacto con la posición financiera del mundo”.

La exuberancia de los discursos en el almuerzo formal podrían no contrastar con la seriedad de las intenciones del instituto como ellos fueron protegidos en el Memorandum de acuerdo y los artículos de asociación, datados en 1914. Además de lo descrito arriba por Devitt , el instituto fue responsable a promover o oponer la legislación y otras medidas por las cuales afectaría al negocio del bróker marítimo; “ a considerar, originar y apoyar mejoras en la ley marítima y comercial”; crear un sistema de examinación y certificados de notas, mientras conociendo que tales certificados “no fueron por virtud de sanción estatutaria o de gobierno sino por la autoridad del instituto sólo”; Instalar un fondo benevolente; y aplicar para un *Royal Charter*.

Después de la incorporación , el instituto continuó a atraer el apoyo de varias figuras del momento, y la lista de miembros del primer consejo leyeron como quién es quién del momento.

Aquellas personas fueron de gran influencia no solo en los círculos del negocio marítimo, sino también en la élite británica como barones y caballeros: Thomas Devitt, el primer presidente del consejo, fue caballero en 1916.

Los vicepresidentes Lord Inchcape, Lord Cowdray, Sir Owen Philipps, Lord Kysant, Andrew Weir quien llegó a ser Lord Inverforth, Sir John R Ellerman, Sir Edward Hain, Sir Walter Runciman y Sir Fenwick Shadford Watts.

Otros vicepresidentes quienes no tuvieron tales títulos pero fueron altamente reconocidos y prominentes entre los brókers marítimos fueron Frank Dixon, Newton Dunn, Howard Houlder y George Paget Walford.

Habían 185 *Fellows* y asociados del instituto en mayo de 1914, con miembros predominantemente llegados de Londres, pero también desde Bristol, Cardiff, Cork, Glasgow, Hull, Liverpool, Manchester, Newcastle-on-Tyne, Plymouth, Port Talbot, Sunderland, Swansea and West Hartlepool.

Según los artículos de asociación, la oficina del instituto tuvo que ser ubicada en la *City of London* y las reuniones ordinarias tuvieron que ser llevadas en Londres. Para ser *Fellow* (y ser entitulado con las iniciales FIS), tiene que ser una persona que debió haber sido un director durante los tres años previos en una firma en Reino Unido, o haber pasado los exámenes de admisión como asociado, estando comprometido en el negocio no menos de un año.

Los requisitos para ser asociado (AIS) fueron que la persona tuviera como mínimo 21 años de edad y trabajar como asistente de algún bróker en Reino Unido, y haber aprobado los exámenes del ICS.

En 1915, los artículos fueron enmendados para incluir la membresía de brókers marítimos de nacionalidad británica quienes estaban viviendo en las colonias o en el extranjero.

- **Años después a la primera guerra mundial.**

Doce años después de la primera guerra mundial, Howard Hould reflejó que: “No es demasiado decir que había estado sin instituto entonces, para formular y publicar las

peticiones de los brókers para consideración igualable, la atención la cual fue dada por las autoridades no habrían sido elaboradas para la representación de individuos”. Houlder también dijo que el esfuerzo del instituto durante la primera guerra mundial tuvo el resultado positivo que “ muchos brókers quienes previamente se habían mantenido al margen desde que llegaron a ser miembros de instituto”.

Fue el objetivo el ofrecer para una mejor definición y protección de la profesión o el negocio de los brókers mediante un sistema de examinación y emisión de certificados el cual convenció al consejo privado que el instituto era un cuerpo profesional serio y el 21 de enero de 1920 fue anunciado que “mediante gracia especial y cierto conocimiento de su majestad el rey George V” fue incorporado mediante carta real y de ahora en adelante ser conocido como el *Institute of Chartered Shipbrokers*.

El presidente en ese momento fue William Joseph Noble y su vicepresidente leyó la nobleza de Burke, Lord Cowdray, Sir John R Ellerman, Lord Inchcape, Lord Inverforth, Sir Walter Runciman y Sir E. Shadforth Watts. El director del consejo fue Marmaduke Lawther.

- **La carta real.**

La carta real requirió al instituto no sólo ofrecer una educación apropiada para sus miembros y establecer un conjunto de exámenes, también insistió un sistema de disciplina tal que cualquier miembro actuando de manera fuera de crédito sería censurado, suspendido e incluso expulsado.

En el último caso detalla que podría ser publicado sin ningún miedo de acción legal. Que es , por supuesto, todavía el caso y aunque la acción mediante el comité disciplinario es infrecuentemente necesario, el comité de miembros nunca se contraen desde su deber.

Mucho del comercio británico fue con países miembros de la mancomunidad (*Commonwealth*) y estos lugares distantes atrajeron muchos expatriados a emigrar y continuar sus negocios de corretaje en tales lugares como Hong-Kong, Sudáfrica, British Columbia y Canada.

Su deseo por mantener sus membresías del instituto les incitaron a abrir sucursales locales. Afortunadamente esto había sido visto como el futuro cuando el *Charter* fue



redactado tal que la membresía fuera abierta a cualquiera en la mancomunidad británica también como en Reino Unido.

Una feliz paradoja fue que Irlanda estaba entonces en el estado libre Irlandés, el cual puede ser mejor descrito como mitad dentro y mitad fuera de Reino Unido y también fue incluido en aquellos países cubiertos por el *Charter*. Una feliz paradoja porque cuando Irlanda llegó a ser una república independiente, nadie tuvo el corazón de cambiar su estatus en el instituto.

El *Charter* de 1920 había estipulado que los miembros del instituto debían ser nacidos británicos. Esta norma fue enmendada en 1947, permitiendo a ciudadanos de los países mancomunados llegar a ser miembros del instituto.

- **Después de la segunda guerra mundial.**

El rápido desarrollo en el comercio y negocio marítimo siguiendo el final de la segunda guerra mundial resultó en los brókers a llegar a ser especializados. No más que “gatos en todos los comercios” pero maestros del negocio de carga seca o transporte de hidrocarburos o compra-venta o consignaciones.

Muchas empresas las cuales previamente sólo manipularon buques en *spot* o buques tanque, respondieron a la demanda por los agentes mediante la expansión rápida de un gran número de líneas regulares nacionales, muchas de las cuales fueron propiedad por miembros independientes de la mancomunidad británica, así la agencia de línea regular llegó a ser una importante rama del corretaje marítimo.

Para que se hiciera frente con el alto grado de especialización en el negocio marítimo, el instituto eventualmente segregó su sistema de examinación en diferentes bloques y subdividiendo así el corretaje en seis disciplinas, las seis fueron añadidas porque la demanda a extender nuestras actividades a tomar la gestión de flota y sus operaciones (*ship Operation and management*).

La evolución fue procediendo rápidamente en otro área. Nuestro programa de educación, examinación y calificación eventual fue y todavía es única tal que el personal del negocio marítimo en países fuera de la mancomunidad fueron preguntando por qué ellos no pudieron tomar exámenes y llegar a ser miembros.

Esto incitaron una serie de discusiones con el consejo privado para quienes plantearon algo de un problema. De la misma manera que el instituto obligó a ejercitar la disciplina sobre sus miembros, así el consejo privado ejercitó su disciplina sobre los colegios profesionales. Es una nota de valor pero no con frecuencia publicitada, que la autoridad del consejo privado es incluso más alta que la del gobierno elegido del reino unido.

La solución al problema del instituto fue por el consejo privado imponer la censura que el consejo de control debe siempre tener una mayoría de los sujetos británicos. Con esto clarificó, una carta suplementaria que fue concedida en 1984 la cual permite que la membresía sea ofertada a ciudadanos de cualquier país en el mundo.

La misma carta suplementaria habilitó al instituto a ofrecer una nueva clase de membresía, una membresía corporativa. Muchos colegios oficiales, mientras que reconocían y respetaban la membresía profesional individual, estaban engranados para trabajar solo con firmas o compañías.

Mediante la creación de esta nueva clase de membresía , varias iniciativas han llegado a ser posibles, incluyendo tener representación en comités oficiales y consultar con departamentos del gobierno.

- **Hoy.**

El instituto representa todos los aspectos del negocio marítimo e incluye en su propia membresía no sólo brókers marítimos sino también armadores, fletadores, agentes, transitarios y otros profesionales del negocio marítimo.

Es dedicado al establecimiento y mantenimiento del estándar más alto en el transporte internacional y el negocio marítimo.

La membresía profesional individual del instituto es obtenida por los candidatos que han aprobado los exámenes. La promoción a *Fellowship* permite que la persona pueda ser descrita como un *Chartered Shipbroker* y es concedida esta categoría a aquellos con una vasta experiencia e influencia en el mundo del negocio marítimo y transporte internacional.

El instituto ahora tiene 25 sucursales de las cuales 7 están en Reino Unido. Cada año, sobre 110 centros alrededor del mundo, cerca de 5.000 candidatos atienden sus

exámenes. Las titulaciones del instituto se mantienen como el único sello de calidad del profesionalismo en el mundo del negocio marítimo.

## 5.2. Beneficios de ser miembro del ICS.

Es absolutamente sin lugar a dudas que pertenecer a este colegio profesional ayuda a ganar competitividad y ventaja, y en una industria que es tan dinámica y competitiva como es el negocio marítimo comercial, los beneficios de demostrar el compromiso al profesionalismo y actualización del conocimiento no tiene que ser nunca subestimado.

Ser miembro del Instituto significa mucho más que unas iniciales después del nombre. Tan grande como es la red profesional de brókers, directores y agentes, la membresía del instituto es internacionalmente reconocida como una marca de profesionalismo en la industria del negocio marítimo.

## 5.3. Tipos de membresía.

Se establece una serie de membresías dependiendo del grado de experiencia que posea el candidato siendo listadas como sigue:

**-MICS** : Member of the Institute of Chartered Shipbrokers.

**-FICS**: Fellow of the Institute of Chartered Shipbrokers and a Chartered Shipbroker.

**-Retired**: MICS or FICS who is no longer involved in the shipping industry.

**-Life Member**: A branch nominee and Controlling Council approval.

**-Honorary Fellowship**: By invitation of the Controlling Council.

Si se reúnen los requisitos de admisión para cada una de las anteriores categorías de membresía como se describen a continuación en mayor detalle:

- **Member.**

Esta es la categoría de membresía más grande , con una vasta mayoría de miembros logrando sus estatus con una completa examinación.

Para ser elegido en esta membresía, se debe cumplir con lo siguiente:

- 1.-Tener una amplia conexión profesional con el negocio marítimo comercial en el tiempo que se aplique para esta categoría.
- 2.-Haber aprobado los exámenes (*Professional Qualifying Examinations*), o haber presentado un trabajo de fin de carrera que satisfaga el criterio y sea aprobado por el comité de educación y formación del instituto.
- 3.-Haber satisfecho al consejo de control (*Controlling Council*) sobre que la persona reúne los requisitos necesarios para llegar a ser un miembro.

Una vez elegido, los candidatos podrían aplicar para completar y firmar la solicitud para membresía y dirigirla hacia una sucursal del instituto o directamente a la sede en Londres.

La solicitud necesita ser compulsada por la sucursal local y el comité de inspección del instituto (*ICS Vetting Committee*) antes de ser enviado al consejo de control (*Controlling Council*) para la aprobación final.

El instituto opera en una membresía estructurada por niveles. Para obtener la estructura de precios aplicable en el país desde donde se aplique, se debería contactar previamente con la sede central.

- **Fellow.**

*Fellows* son los miembros que poseen posiciones de mayor responsabilidad en la industria del negocio marítimo.

Los *Fellows* son llamados ellos mismos como “Chartered Shipbrokers”.

Además de los beneficios permitidos para todos los miembros, los *fellows* son capaces de servir en el consejo de control (*Controlling Council*) y ser elegidos a vicedirector y director del instituto.

Los miembros quienes deseen aplicar para esta membresía necesitan cumplir con los siguientes criterios:

- 1.- Haber abonado por completo su membresía como *Member*.
- 2.- Ser el director de una firma o de una empresa, o una persona en posición de una responsabilidad superior dentro de la industria del comercio marítimo en el tiempo de la aplicación a la membresía.
- 3.- Debería haber satisfecho al consejo de control (*Controlling Council*) que la persona reúne los requisitos para llegar a ser *Fellow*.

Aquellos quienes reúnan los criterios de arriba podrían aplicar para la promoción a *Fellowship* del instituto usando la solicitud correspondiente. La suscripción anual es fija y se eleva a un importe de 155 libras esterlinas.

- **Retired.**

*Members* y *Fellows* que se retiran del negocio temporalmente o permanentemente y también desempleados de larga duración podrían si ellos desean llegar a ser reconocidos como *Retired Fellows* o *Retired Members*, respectivamente.

- **Life Member.**

Para calificarse bajo esta membresía, un *retired fellow* o *Member* debería ser recomendado por su sucursal. La solicitud por escrita es necesaria a ser presentada a la sede principal cada 1 de septiembre anualmente tal que pueda ser considerada ante la aprobación del consejo de control (*Controlling Council*).

Esta membresía debería ser considerada para aquellos *retired Fellows* o *Members* que por un período prolongado de tiempo han hecho una contribución significativa al *Institute of chartered shipbrokers*, por ejemplo: haber sido el director del instituto, sucursal o miembro del comité especialista, tutor o examinador.

Este tipo de membresía ofrece todos los beneficios de membresía excepto el derecho de voto o tomar parte en los asuntos del instituto.

- **Honorary Fellowship.**

Esta categoría está abierta para aquellos que han realizado una contribución significativa a la industria marítima comercial y han sido nominados como mínimo por tres miembros *Fellows*.

Se considera el más alto honor otorgado por el instituto.

Para ser elegido deben haber sido nominados también como mínimo por tres miembros del consejo de control (*Controlling Council*) y la aprobación es otorgada por una simple unanimidad.

- **Membresía corporativa.**

Cualquier compañía alrededor del mundo que reúna el criterio podría aplicar a ser un miembro corporativo del instituto.

La compañías pueden llegar a ser miembros corporativos si ellos tienen como mínimo un miembro con experiencia calificado como *Fellow (FICS)* o *Member (MICS)*. Ellos deben presentar un estado financiero adecuado y tener inscrito en una aseguradora apropiada una póliza de responsabilidad civil (*P&I Liability Insurance*).

Ellos también deben ser capaces de demostrar la satisfacción del consejo de control (*Controlling Council*) que ellos son activamente involucrados en el negocio o profesión del corretaje marítimo, línea regular, consignaciones o gestión.

- **-Membresía corporativa de afiliados (*Affiliate Company Membership*).**

Las compañías que no dispongan de miembros cualificados como arriba descrito podrán llegar a ser miembros afiliados durante 5 años, mediante el cual ellos deben tener como mínimo un miembro con experiencia calificado como *Member (MICS)*.

Las aplicaciones para esta membresía deben ser hechas en la correcta solicitud, disponible bajo requerimiento a la oficina del instituto y presentada junto a toda la documentación requerida. La solicitud será presentada al consejo de federación y control (*Federation and Controlling Council*), para su correspondiente aprobación final.

## **5.4.Preparación y formación, sistema de evaluación.**

- **El año académico del instituto comienza el 1 de agosto de cada año.**

Para poder atender los exámenes con el instituto, se necesitará registrar como estudiante previamente siguiendo los pasos desde la página web oficial del instituto desde cualquier parte del mundo. Y teniendo dos convocatorias: Mayo y Noviembre (No se ofertan exámenes en todas las sucursales).

En España disponemos de dos sucursales para poder asistir a los diferentes exámenes, uno es en Madrid y otra Barcelona. Decir, que la sucursal de Madrid celebra sus exámenes en las oficinas del Instituto Marítimo Español (organización ajena al ICS) pero que concede el poder asistir a sus exámenes en la convocatoria general de Mayo.

Siempre se deberá consultar previamente al ICS si existe convocatoria en España para el período de Noviembre ya que lo ofertan bajo número de solicitantes y si este es bajo es muy probable que orienten al candidato a realizar su examen en convocatoria de Noviembre en alguna de sus sucursales repartidas por Reino Unido ya que allí se concentran numerosos candidatos provenientes de todo el mundo.

- **Professional Qualifying Examinations (PQE).**

Se trata de la parte examinadora del instituto y que prueba así la competencia del candidato a demostrar su valía ante el consejo de control cuando supera sus 7 exámenes.

El PQE forma el guinda de certificaciones del instituto. La culminación de estos exámenes es una ilustración de un conocimiento desarrollado y entendimiento de la industria del negocio marítimo. Esto comprime siete exámenes los cuales pueden superarse en un período máximo de 5 años .

De todos estos, 4 exámenes corresponden a una parte obligatoria o (*compulsory subjects*) y los otros 3 restantes pueden ser elegidos desde un listado de 12 asignaturas (*optional subjects*) que determinarán la especialidad del candidato.

Mucha gente completan el PQE en mucho menos tiempo de 5 años y son con frecuencia elegibles por excepciones para algunos exámenes basados en la experiencia industrial y titulaciones previas (dependiendo de un listado estricto que presenta el instituto).

Las excepciones no aplican para obtener los *Diplomas*, que se describen a continuación su modo de obtención.

- **Foundation Diploma:**

Este diploma es ideal para gente con poca experiencia industrial, pero quienes les gustaría ganar un conocimiento práctico y obtener una titulación reconocida.

Para obtener este diploma se necesita asistir en el mismo momento de examen a dos exámenes con las asignaturas de *Introduction to Shipping* y una asignatura de especialidad a elegir entre las 12 del bloque *optional subject*.

- **Advanced Diploma:**

Este diploma ha sido diseñado como un nivel dentro de la titulación profesional completa y se establece para aquellos candidatos quienes han demostrado un conocimiento de la industria. Como el anterior diploma, éste es una reconocida y respetada titulación y puede contar hacia el PQE.

Este diploma se obtiene cuando se asiste a dos exámenes al mismo tiempo con la asignatura de *Shipping Business* y otra a elegir dentro del grupo de las 12 que determinará la especialidad de este tipo de diploma. Y se obtendrá este diploma si ambas asignaturas son aprobadas como en el caso anterior.

- **Syllabus (Asignaturas).**

Se distinguen dos grandes bloques dentro de las asignaturas:

**-Asignaturas obligatorias (*Compulsory Subjects-Group 1*):**

- 1.-*Introduction to shipping.***
- 2.-*Legal Principles in Shipping Business.***
- 3.-*Economics of Sea Transport & International Trade.***
- 4.-*Shipping Business.***

**-Asignaturas optativas (*Optional, Specialism-Group 2*):**

- 1.-*Dry cargo Chartering.***
- 2.-*Ship Operations & Management.***
- 3.-*Ship Sale & Purchase.***
- 4.-*Tanker Chartering.***
- 5.-*Liner Trades.***
- 6.-*Port Agency.***
- 7.-*Logistics & Multi-Modal Transport.***



**8.-Port & Terminal Management.**

**9.-Offshore Support Industry.**

**10.-Shipping Law.**

**11.-Marine Insurance.**

**12.-Shipping Finance.**

Como se comentó en el apartado anterior, ante el deseo del candidato para obtener cualquiera de los dos diplomas, dependiendo de la asignatura elegida del segundo grupo quedará determinada la denominación de ese diploma siendo foundation o advanced.

Por ejemplo: si se escoge la asignatura Shipping Business y del segundo grupo Tanker Chartering y se supera ambas partes, la titulación obtenida sería *Advanced Diploma in Tanker Chartering*. Y además de obtener el diploma nos restaría dos asignaturas de las 7 para completar el PQE.

- **Exemptions (Excepciones).**

La evidencia de titulaciones en formato de certificado será requerido para suportar cualquier solicitud. Las exenciones son solo concedidas hacia los exámenes PQE y no hacia la obtención de los diplomas (Foundation y Advanced).

Las siguientes asignaturas pueden ser objetos de exención:

**-Introduction to shipping**

**-Economics of Sea Transport and International Trade.**

**-Marine Insurance.**

**-Shipping Law.**

**-Shipping Finance.**

Las excepciones son revisadas por el comité de educación y formación (*Education and Training Committee*). Si se posee una titulación marítima que no está listada en la página, el comité evaluará la titulación ofrecida y reunirá los siguientes criterios:

- 1.-El curso debe ser relacionado o equivalente a la industria marítima para los exámenes PQE con una nota mínima superior a 5 en escala española.
- 2.-La titulación no puede haber sido obtenida en un período mayor a 7 años.
- 3.-El candidato debe ser capaz de ofrecer un certificado oficial del curso y mediante traducción jurada en inglés (si la titulación no se realizó en un centro inglés).
- 4.-El curso debe ser examinado en inglés.



Figura 21. Escudo de armas de *The Institute of Chartered Shipbrokers*

## 6.Principales firmas de brókers marítimos en España.

### 6.1. ERSHIP Group.

- **Historia:**

Se constituye en el año 1.989 por fusión de dos empresas con antigua tradición marítima tituladas: Transportes, Aduanas y Consignaciones, S.A. (TAC) fundada en el año 1.927 en Barcelona y Auxiliar de Transportes Marítimos, S.A. (AUXTRAMARSA), fundada el año 1.957 en Madrid. Esta operación fue motivada por la previa fusión, bajo la razón social ERCROS, S.A., de los importantes y centenarios grupos industriales, Sociedad Anónima Cross y Unión Española de Explosivos, de los cuales ambas eran sus filiales navieras y consignatarias establecidas en numerosos puertos del litoral español.

A lo largo de los años sus activos sufrieron numerosas alteraciones para ajustarse a las cambiantes situaciones de la economía española y mundial.

En sus comienzos ERSHIP, S.A. contaba con accionistas externos, cotizándose en la Bolsa de Valores de Barcelona. Entre ellos figuraba, como minoritario, el grupo familiar ALVARGONZALEZ que posteriormente adquiriría la totalidad de su capital.

Mas tarde ERSHIP, ya como empresa independiente, y después de tomar las oportunas medidas de consolidación, concentra sus gestiones naviera y portuaria fortaleciendo sus medios económicos con las necesarias inversiones dedicadas a la explotación de sus barcos e instalaciones portuarias, principalmente en el transporte, almacenaje y manipulación de graneles sólidos, contando con la confianza de acreditados clientes así como con un personal experimentado, tanto de mar como de tierra, en sus diversas funciones profesionales.

- **Servicios ofrecidos:**

- Operadores portuarios y consignatarios:**

Presentes en más de 40 puertos alrededor de la Península Ibérica y en el continente Americano con perspectivas de seguir creciendo.

### **-Gestores de armadores y navieros:**

Disponen de una amplia experiencia como Armadores y Navieros gestores. Cumplen con todas las reglamentaciones europeas e internacionales, tanto en prevención de la contaminación, como en formación y condiciones de trabajo.

La flota del Grupo Ership está constituida por buques Tankers y Bulkcarriers comprendidos entre 4.000 y 53.000 TPM.

### **-Brókers de fletamentos:**

El Grupo Ership dispone de un equipo de brokers con un gran conocimiento del mercado, tanto desde el punto de vista de los Armadores como de los requerimientos y características técnicas de las distintas mercancías a transportar. Ofrecemos las condiciones más competitivas para los diferentes tipos de cargas (graneles sólidos, graneles líquidos, carga general y sobredimensionada).

### **-Forwarding:**

Asesoran a sus clientes acerca de las mejores opciones disponibles para realizar sus exportaciones o importaciones. El volumen de contratación nos permite obtener condiciones muy competitivas con las diferentes líneas marítimas y aéreas. Realizan un seguimiento y control de todas las fases del transporte multimodal. Ofrecen todo tipo de servicios:

- 1.-Exportación / Importación
- 2.-FCL (contenedores completos), LCL (grupajes)
- 3.-Operaciones triangulares
- 4.-Servicio «puerta puerta»
- 5.-Procesos aduaneros



Figura 22. Logo del grupo. Fuente: Web del grupo.

## **6.2. Bergé Shipbrokers.**

- **Historia:**

Bergé fue fundada en Bilbao en 1870, como oficina de consignatarios de buques y estibadores. Se extendió su actividad durante el siglo 20 en toda España, abriendo oficinas en los principales puertos españoles.

A partir de 1979, comenzó a diversificar su negocio mediante la importación de equipos industriales y de iniciar la distribución de automóviles. Este proceso de expansión de su negocio ha provocado que tenga una presencia en áreas como las finanzas, la logística y las nuevas tecnologías que constituyen un importante reto de futuro.

Es en la actualidad, un icono del mercado nacional por su historia, trayectoria y presencia.

Actúan como brókers de fletamentos de todo tipo de graneles, mercancía general, cargas líquidas y de proyectos incluyendo fletamentos por tiempo, desde pequeños costeros (mínimo 1000 toneladas de capacidad de carga) hasta Capesizes (175.000 toneladas de capacidad de carga).

- **Servicios:**

- Fletamento de buques de carga seca y tanques.
- Brókers de Compra-venta de buques.
- Operador de buques.
- Brókers de combustibles.

### **6.3. ALTA Shipping.**

- **Historia:**

En el año 1992, dentro del grupo Tapias, fue creada la empresa Alta Shipping S.A. dedicada al brokerage marítimo.

En 2004, el grupo multinacional canadiense Teekay, adquirió el 50% de las acciones de Alta Shipping S.A. y aproximadamente 4 años más tarde, en 2008, los ejecutivos de la compañía, entre quienes se encuentra algún fundador de la misma desde su origen en el año 92, llevaron a cabo la compra de la totalidad del capital social de la empresa.

ALTA se especializa en algunos de los más importantes sectores del negocio marítimo y actualmente está presente en las principales áreas del brokerage marítimo, dividiendo su labor y operaciones en dos departamentos diferenciados, uno de ellos dedicado al fletamento de cargas líquidas (petróleo y derivados) así como GNL, y el otro a la nueva construcción, proyectos, compra-venta, offshore, contenedores, desguace y carga seca.

Durante estos años han podido desarrollar una amplia red de clientes, contactos, profesionales y amigos de una gran cantidad de países en prácticamente todos los

continentes, entre los que se encuentran armadores, astilleros, fletadores, compañías de electricidad y petróleo, operadores, agentes, bancos e instituciones financieras.

En la actualidad ALTA se encuentra oficialmente en los paneles de brokers de Repsol y Cepsa, así como en los de Stream, Unión Fenosa Gas, Endesa e Iberdrola. Están muy agradecidos no solo a estos dos grandes grupos del petróleo y del transporte marítimo, sino también a muchas otras personas, compañías y amigos, entre los cuales destacan aquellas que formaron los cimientos fundacionales de ALTA en el año 1992. Su trabajo, comprensión y ayuda fueron claves para llevar a cabo felizmente la conclusión de la compra de ALTA por parte de los brokers ejecutivos.

Durante todos estos años han tenido el privilegio de poder intermediar en un gran número de transacciones comerciales internacionales con algunas de las casas más grandes de Shipping del mundo, siendo los países de habla española el gran objetivo natural de nuestra casa.

Pretenden mantener y disfrutar de un ambiente de trabajo serio e intenso, basado en el trabajo en equipo, utilizando un grupo central de brokers entusiastas y capacitados para prestar un servicio altamente profesional a esta industria en particular y a la sociedad en general.

- **Servicios:**

- Compra-venta de buques.
- Fletamentos de buques petroleros, gaseros y quimiqueros.



Figura 23. Logo de la firma. Fuente: Web de la firma.

#### 6.4. MEDCO Shipbrokers.

- **Historia:**

Fue fundada en 1979. Desde entonces han crecido de forma paulatina, llegando a ser hoy, la empresa líder en el sector de la intermediación en el transporte marítimo de crudo y productos derivados del petróleo en España.

- **Servicios:**

- Compra-venta de buques.
- Fletamentos.



Figura 24. Logo de la firma. Fuente: Web de la firma.

## 6.5. MARTANKERS.

- **Historia:**

Se creó en 1989 al esfuerzo de Isabel Pons y Arnold des Arts, ambos con una larga experiencia y un profundo conocimiento del mercado marítimo.

Desde su creación, Martankers ha jugado un importante papel como bróker marítimo en el mercado español, prestando un servicio de calidad a sus clientes y expandiendo su actividad paulatinamente. En 2014, coincidiendo con el 25º aniversario de la empresa, Isabel Pons anuncia su retirada, tras la cual deja un legado de profesionalidad, honestidad y eficiencia, y cede de esta forma el testigo a Francisco Pascual y José Antonio Leira.

El propósito de futuro para la empresa se centra en reforzar la calidad del servicio, incrementar el ámbito de nuestra actividad y procurar un crecimiento paulatino y mesurado, siempre con una mentalidad abierta que redunde en beneficio de sus clientes.

- **Servicios:**

- Fletamento de buques gaseros, petroleros y quimiqueros.
- Fletamento de asfalteros.
- Fletamento de carga seca.
- Project cargo.



Figura 25. Logo de la firma. Fuente: Web de la firma.

## 6.6. FEM Shipbrokers.

- **Historia:**

Después de más de 40 años de intensa actividad, FEM está orgulloso de ser la firma independiente más antigua de España, y que aún continúa dirigiendo su negocio desde su primera oficina.

Inicialmente llamada Franco Española Marítima, debido a su origen franco-hispano, FEM se encuentra reconocida internacionalmente con clientes alrededor de todo el mundo.

Al paso de los años, FEM se ha expandido desde la carga seca y compra-venta de buques hacia el fletamento de buques tanque, offshore, buques de pasaje, contenedores y nuevas construcciones.

- **Servicios:**

- Fletamentos de carga seca.
- Compra-venta y nuevas construcciones.
- Fletamento de gas y carga líquida.
- Carga contenerizada.
- Buques de pasaje.
- Industria offshore.



Figura 26. Logo de la firma. Fuente: Web de la firma.



## 7. Principal bróker marítimo en el mundo y de referencia en el sector a nivel mundial.

En esta sección cerca del final de este trabajo fin de máster se plantea información acerca de la mayor firma de brókers en el mundo y que ha sido clasificada por el Lloyd's dentro del su top 10 según la lista desarrollada en 2014.

Esta clasificación se encuentra detallada y anexada al cuerpo de este trabajo.

### 7.1. Clarkson & Platou.

- **Historia:**

- 1852:

En 1852, Horace Anderton Clarkson comenzó el negocio con la ayuda de un legado familiar. Hijo de un abogado próspero, invitó a Leon Benham, un antiguo colega, a dirigir el negocio por él.

Benham estaba en ese momento sin trabajo y tan necesitado de pobreza que tuvo que caminar las 150 millas de Cardiff a Londres para unirse a su nuevo socio.

Pero él iba a ser la fuerza motriz detrás de Clarkson durante casi 30 años.



Figura 27. Horace y Leon. Fuente: Web de la firma.

- 1859:

Desde los primeros días, Clarksons era un negocio enfocado a nivel internacional. Cuando la compañía comenzó a invitar a clientes desde Francia, Alemania, Italia y especialmente Escandinavia. A enviar a sus hijos a pasar un par de años aprendiendo

el negocio como “voluntarios”, el personal también adquirió un marcado sabor internacional.

### Foreign Clerks and Volunteers

1859	G. Ministeriotti	...	Italian.	1891	C. A. Peterson	...	Swedish.
1862	Gunder Anton Aas	...	Norwegian.	1891	D. Abecassis	...	...
1863	Carl August Granlund	...	Swedish.	1891	Skierholm	...	...
1863	Thode Fagelund	...	Norwegian.	1892	Jonas Monsen	...	Norwegian.
1863	Jörgen C. Knudsen	...	Norwegian.	1892	Finn Isdahl	...	Norwegian.
1864	Hippolyte Dion	...	French.	1892	M. Semidei	...	Italian.
1866	A. Colonna	...	Italian.	1893	Alexander N. Bech	...	Norwegian.
1866	V. D'Errico	...	Italian.	1893	Thos. H. Poulsson	...	Norwegian.
1867	Magnus Nørregaard	...	Norwegian.	1893	F. Eilers	...	German.
1872	Albert F. Giton	...	French.	1894	T. Eyde	...	Norwegian.
1872	N. Helldahl	...	Swedish.	1894	Arvid Näsman	...	Finnish.
1872	A. Alimonda	...	Italian.	1895	Einar Bruusgaard	...	Norwegian.
1873	O. W. Ulander	...	Finnish.	1895	Anton Christoffersen...	...	Norwegian.
1874	J. Vauvert	...	Norwegian.	1895	V. Råberg	...	Swedish.
1875	Heinrich Nitz	...	German.	1895	Axel Rinman	...	Swedish.
1875	A. Capponi	...	Italian.	1895	K. Th. Einersen	...	Norwegian.
1876	C. G. Glückstad	...	Norwegian.	1895	Pietro Bossalini	...	Italian.
1876	Axel W. Råberg	...	Swedish.	1895	S. Talavera	...	Italian.
1877	B. Brekke	...	Norwegian.	1895	A. Rahe	...	German.
1877	H. Paulsen	...	Norwegian.	1896	K. E. Johnsen	...	Norwegian.

Figura 28. Personal de Clarksons en 1859. Fuente: Web de la firma.

#### -1870:

En la década de 1870 cuando tenían acciones de barcos noruegos que transportaban guano desde Sudamérica. En la década de 1950, se convirtieron en propietarios por derecho propio y en un momento dado tenían una flota de seis graneleros de más de 700.000 DWT, todos vendidos posteriormente.

En total, tuvieron una variedad de tonelaje que incluye buques tanque, buques de carga general, buques mineraleros, buques de carga refrigerados y buques cisterna de productos, todos los cuales ya se vendieron en esta época.

#### -1929:

Fueron un actor menos en el corretaje de petroleros hasta que Esso decidió designar a un agente naviero exclusivo en 1929.

Enfrentando una dura competencia, su presidente, Sir Osborn Holmden, visitó al presidente de Esso, Walter C. Teagle, en Nueva York para defender su caso.

Ambos hombres, compartieron su amor por los perros labradores y hablaron durante una hora de poco más y gracias al regalo de dos perro de raza gundogs ganaron el

negocio, convirtiéndose en los mayores transportistas de buques cisterna del mundo como resultado.

### **-1950:**

En los años intermedios del siglo XX, Clarkson comenzó a diversificarse, primero en el corretaje de seguros, que continuó durante muchos años, y luego en viajes vacacionales, transporte y otros servicios.

Estas últimas empresas se agruparon bajo el paraguas de Shipping Industrial Holdings, que se vendió en 1974.

En 1984, comenzaron a desarrollar la amplitud de servicios que forman la base de su fortaleza actual, incluidas las opciones a futuros de mercancías, servicios financieros y los servicios inmobiliarios, como también la estiba y el almacenaje.

### **-1956:**

Su primer punto de apoyo en el extranjero fue Nueva York en 1956. A esto le siguió la apertura de oficinas en Francia, Australia y Alemania, y en la década de 1960, en Sudáfrica y Grecia.

La expansión en el Lejano Oriente comenzó en la década de 1990 cuando, a través de Clarkson Asia, se establecieron compañías en Hong Kong, Shanghai y Singapur.

Los últimos años han visto una expansión aún más significativa, aumentando el número de sus oficinas a 34, en los cinco continentes.

### **-1961:**

La capacidad de investigación se remonta a una solicitud de Esso en 1961 para asumir la publicación de su directorio anual de la flota mundial de buques cisterna.

Hoy en día, sus equipos de investigación son reconocidos en la industria del transporte marítimo como líderes mundiales en la provisión de información marítima en muchos formatos diferentes.

**-1965:**

Fueron los principales motivadores detrás del grupo Seabridge de 27 operadores a granel y combinados que fue diseñado para asegurar a los armadores británicos una parte del negocio mundial de carga seca manejado en ese momento por los propietarios escandinavos, griegos y de Hong Kong.

Los miembros del grupo de graneleros Seabridge incluyen Bbibby line, Bowrings, Furness Withy, Houlders y Silver Line.

Fueron el principal contribuyente, con seis buques con un total de más de 700.000 DWT,

**-1971:**

La década de 1970 fue un período de mucho éxito. Corretaje, armamento y seguros contribuyeron a ganancias record de 1.7 millones de libras esterlinas de aquel momento.

El año se vio coronado por la presentación del Premio de la Reina a la industria por logros sobresalientes en los servicios de exportación. Las ganancias aumentaron a 5.1 millones de libras esterlinas en 1975 y 5.9 millones un año después.

**-1983:**

En este año, su presidente Carron Grieg, se convirtió en la primera persona de Clarkson en ser elegido presidente de la Baltic Exchange.

**-1997:**

Uno de los primeros intermediarios en desarrollar vínculos con astilleros en Japón y más tarde en Corea, recibió una placa del astillero Daewoo de Corea del Sur en 1997. Esto marcó contratos con ellos por un total de 1 billón de usd .

**-2008:**

Los resultados para este año fueron los mejores de su historia. Los ingresos fueron un poco más de 250 millones de libras esterlinas, un aumento del 44% con respecto al año anterior, en sí mismo un record, logrados a pesar de los efectos de la recesión mundial.

El año también vio la apertura de nuevas oficinas en Brisbane, Delhi, Ginebra, Hamburgo y Perth, aumentando el número de oficinas de Clarkson a 26 en los cinco continentes.

#### **-2011:**

Celebraron 30 años de satisfacer las necesidades de los clientes de Asia, uno de los mercados más importantes de la industria naviera.

Su primera oficina en la región abrió sus puertas en 1981 y lo celebraron con una fiesta en Singapur. Hoy día, siguen firmemente comprometidos con Asia y mantienen una presencia significativa en la región.

#### **-2015:**

En este año Clarksons PLC completó la adquisición de RS Platou ASA. Este importante desarrollo reunió a dos negocios patrimoniales y posicionó al nuevo grupo como el proveedor líder del mercado en las industrias navieras y offshore.

La división financiera ampliada resultante está a la vanguardia de proporcionar soluciones de capital de deuda, así como estrategias de gestión de riesgo a sus clientes, mientras que también ofrece reestructuración de deuda, finanzas corporativas e investigación de capital en sectores marítimos mundiales, servicios petroleros y recursos naturales.

- **Servicios:**

Esta firma al ser la más grande del mundo dispone de un gran abanico de servicios que no todas pueden permitirse ofrecer.

#### **-Corretaje marítimo:**

Son considerados como sin rival en términos de calibre y número de brókers, la envergadura con la que cubre el mercado, su rango geográfico y sus fuentes de inteligencia los hace competitivos ante cualquier otra firma.

**-Servicios financieros:**

Presentan servicios en este campo a la hora de realizar proyectos financieros y soluciones de deuda ante el mercado de fletes, nuevas construcciones y opciones de futuros.

**-Apoyo a la cadena suministro:**

Su equipo ofrece el más alto nivel de apoyo en horario 24/7 de asistencia especializada en un amplio rango de lugares alrededor de todo el mundo y apoyo a la industria offshore estratégicamente ubicados en puertos de Reino Unido y Egipto.

Ofreciendo así servicios de: Consignación, transitario, transporte y herramientas para la industria marina y offshore.

**-Investigación:**

Es respetada esta firma en todo el mundo y considerada como la mayor autoridad suministradora de información de inteligencia en el negocio marítimo mundial.



Figura 29. Logo de la firma Clarkson Platou. Fuente: Web de la firma.

## 8. Conclusión.

Llegando al final del desarrollo de este trabajo fin de máster, podemos llegar a la conclusión de que la figura del bróker es una figura bastante importante dentro del sector, por no decir indispensable.

Muchas veces su figura ha sido cuestionada por algunos y piensan que esta figura del negocio marítimo debería desaparecer. Pero siendo sensatos nos debemos de dar cuenta que en toda negociación para llevarse a cabo bien debe estar en medio una persona que conozco como actuar ante los problemas que nazcan en la negociación.

Por ello, y junto a la historia que nos acompaña de esta figura, hace que el negocio marítimo fluya y las transacciones comerciales se lleven a cabo de la manera más ética posible.

Actuando como hemos visto a estos profesionales bajo un estricto código ético y que no solo se les regula y audita sino que las consecuencias de violar este código puede ser considerada una falta muy grave y conseguir el descrédito profesional y despojar a la persona negligente de involucrarse en el negocio.

Un perfil multidisciplinar pero enfocado y sobresaliente en términos de empatía, atención y un extenso conjunto de soft skills hacen al buen bróker de hoy día. Y no como vimos en la historia que se decía que el bróker marítimo se nacía y no se hacía.

Todo esto lleva consigo detrás unos años arduos de preparación, pasión y búsqueda constante de la excelencia en el sector para hacer de la profesión un trabajo digno y que añada un valor al conjunto de la sociedad.

## 9. Recursos.

- **Libros:**

- Maritime Economics. Martin Stopford, 3rd edition.
- Introduction to Shipping. Institute of Chartered Shipbrokers.
- Ship Sale & Purchase. ICS Michael K. Drayton ChairmanThe Baltic Exchange.

- **Páginas Web:**

- Instituto Marítimo Español : <https://www.ime.es/>
- Baltic Exchange: <https://www.balticexchange.com/>
- Institute Of Chartered Shipbrokers: <https://www.ics.org.uk/>
- ERSHIP: <https://www.ership.com/>
- BERGÉ: <http://bergeshipbrokers.com/es/quienes-somos>
- MEDCO: <http://www.medcoshipbrokers.com/>
- ALTA Shipping : <http://alta-shipping.es/>
- Martankers: <http://www.martankers.es/es>
- FEM: <http://www.femshipbrokers.com/>
- Clarkson Platou: <https://www.clarksons.com/>
- Lloyd's : <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL043924/Top-10-shipbrokers>



## **10.Anexos.**

**10.1.Anexo I. Guía del Institute of Chartered Shipbrokers.**

**10.2. Anexo II. Solicitud para ser miembro del ICS.**

**10.3. Anexo III.Organigrama jerárquico de Clarkson Platou.**

**10.4. Anexo IV. Top 10 de firmas de brókers en el mundo.**

# THE INSTITUTE OF CHARTERED SHIPBROKERS

## **Bye-Laws**

Approved by Privy Council 2 November 2007

85 Gracechurch Street, London EC3V 0AA  
Tel: +44 (0)20 7623 1111 Fax: +44 (0)20 7628118  
Email: [info@ics.org.uk](mailto:info@ics.org.uk) Website: [ics.org.uk](http://ics.org.uk)

<b>CONTENTS</b>	Bye-Law		Bye Law
<b>Preliminary</b>	1	Resignation	55
		Readmission	56
<b>Definitions</b>	2	<b>Discipline</b>	57-66
<b>Membership</b>	3	Disciplinary Committee	57
Fellows	4,5	Complaints against members	58
Members	6,7	Duties of Disciplinary Committee	59-61
Honorary Fellows	8	Disciplinary action	<del>62-66</del>
Life Members	9	<b>Federation Council</b>	67-71
Retired Members	10	Member, elections and powers	67
Company Members	11	Chairman & Vice-chairman	68,69
Affiliate Companies	12	Federation Council Committees	70
Registered Students & Affiliates	13	International Branch Federation Councils	71
<b>Privileges and Obligations</b>	14	<b>Conferences &amp; Meetings</b>	72-93
Diploma Certificates	15,16	Institute year	72
Address of Members	17	Procedures	73-75
<b>Subscriptions and Fees</b>	18,19	Annual General Meeting	76-78
<b>Admission of Members</b>	20,21	Special General Meetings	79
<b>Controlling Council Membership</b>	22,23	Period of Notice	80
Ex officio members	24	Quorum	81
Co-option	25	Adjournment	82
Retirements	26,27	Voting	83-89
Nominations & elections	28-31	Proxies	90-92
Voting procedure	32	Majority	93
<b>Election of Officers</b>	33-36	<b>Register of Membership</b>	94
Chairman of Council	37	<b>Committees &amp; Appointments</b>	95-98
<b>Powers &amp; proceedings of Controlling Council</b>	38-47	Chairmen's term of office	95
Control, management & Executive Council	38	Trustees, agents and attorneys	96-98
Resignations or vacations	39-42	<b>Branches &amp; Zones</b>	99-101
Notices & quorum	43,44	Formation	99
Acts of Controlling Council	45	Zone chairmen	100
Voting	46	Dissolution	101
Appointment of committees	47	<b>Library</b>	102
<b>Examinations</b>	48-50	ICS copyright	103
Education & Training Committee	48,49	<b>Permanent Officers &amp; Employees</b>	104-109
Professional Examinations	49	<b>Administration</b>	
Dispensation from examination	50	Institute Monies	110-114
<b>Membership Committee</b>	51-56	Seal	115,116
Membership Committee duties	52	Indemnity of Officers	117
Branch Vetting Committees	53	Bye-Law Revision	118
Admission	54		98

## THE SCHEDULE

### BYE-LAWS

#### PRELIMINARY

1. These Bye-Laws shall come into operation as soon as they are allowed by the Lords of Her Majesty's Most Honourable Privy Council.

#### DEFINITIONS

2. Words in these Bye-Laws shall have the same meaning as in the Supplemental Charter; and expressions in them referring to the Membership, Fellows, Members, Honorary Fellows, Retired Fellows and Members, Company Members, Meetings, the Director and the Auditors, are to be construed as referring to the Membership, Fellows, Members, Honorary Fellows, Retired Fellows and Members, Company Members, Meetings, the Director and the Auditors of the Institute. The following expressions shall unless the context otherwise requires have the following meanings:

"Affiliate"	a person who is an Affiliate by virtue of Bye Law 13 or may be registered as such pursuant to these Bye Laws.
"Affiliate Company"	a body corporate, whether unlimited or limited by shares or otherwise, an unincorporated association, a partnership, or any other body on whom the law of any jurisdiction confers sole legal personality, (not being an individual or personal member), elected as such pursuant to these Bye-Laws and the word "Company" shall be construed accordingly.
"Branch"	a branch of the Institute established in accordance with Bye-Law 99.
"Chairman of the Institute"	The Chairman of Controlling Council elected under Bye Law 33 who is the head of the Institute.
"Chartered Shipbroker"	A description which may be used by a Fellow
"Company Member"	a body corporate, whether unlimited or limited by shares or otherwise, an unincorporated association, a partnership, or any other body on whom the law of any jurisdiction confers sole legal personality,

	(not being an individual or personal member), elected as such pursuant to these Bye-Laws and the word “Company” shall be construed accordingly.
“Controlling Council”	the governing body of the Institute elected in accordance with Bye-Law 22.
“Director”	the person appointed pursuant to Bye-Law 104.
“Disciplinary Appeals Committee”	a committee established by the Controlling Council pursuant to Bye-Law 63 comprising three Fellows who shall not be members of the Controlling Council nor of the Discipline Committee.
“Disciplinary Committee”	a committee established by the Controlling Council pursuant to Bye-Law 57.
“Education & Training Committee”	a committee established by the Controlling Council pursuant to Bye-Law 48.
“Executive Council”	the Controlling Council sitting in executive session
“Federation Council”	the body composed of Company members and established by the Controlling Council pursuant to Bye-Law 67.
“Fellow”	a person who is a Fellow by virtue of Bye-Law 4 or may be admitted as such pursuant to these Bye-Laws.
“Honorary Fellow”	a person who is an Honorary Fellow by virtue of Bye Law 8 or may be elected as such pursuant to these Bye-Laws.
“the Institute”	the Institute of Chartered Shipbrokers.
“the Institute’s Year”	The year as defined in Bye-Law 72
“International”	any location other than the UK and Ireland.
“International Branch Federation Council”	an International Branch Federation Council of the Institute established in accordance with Bye-Law 71
“Ireland”	the Republic of Ireland.

“Life Member”	a person who is a Life Member by virtue of Bye Law 9 or may be elected as such pursuant to these Bye Laws.
“Member”	a person who is a Member by virtue of Bye-Law 6 or may be elected as such pursuant to these Bye-Laws.
“the Membership”	all six classes of membership defined in Bye-Law 3.
“Membership Committee”	a committee established by the Controlling Council pursuant to Bye-Law 51
“Month”	a calendar month.
“the Register”	the register of the Membership of the Institute.
“Registered Student”	a person who is a Registered Student by virtue of Bye Law 13 or may be registered as such pursuant to these Bye Laws
“Retired Fellow”/ “Retired Member”	A Fellow or Member who is no longer actively involved in the business or profession of shipbroking, or in the shipping industry as the case may be, but who has retained membership of the Institute pursuant to Bye-Law 10.
“Shipbroking company”	A company, partnership, or sole trader involved in the chartering, sale and purchase, agency, management of ships, or any similar shipping business activity.
“Shipbroking”	The profession carried out by a Shipbroking Company
“UK”	the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland.
“In Writing”/“Written”	partly or wholly written or printed, delivered by hand, post, telex, fax or electronic means.
“Zone”	A group of Branches incorporated together under Bye-Law 99

Words importing the singular shall be construed as importing the plural and vice versa, words importing one gender shall be construed as importing any other gender.

The Bye-Law headings do not form part of these Bye Laws.

## **MEMBERSHIP**

3. Membership of The Institute shall consist of *six* classes, namely, Fellows, Members, Honorary Fellows, Life Members, Retired Fellows or Members and Company Members.  
Affiliates, Affiliate Companies and Registered Students do not have Membership of the Institute.

## **FELLOWS**

4. Fellows shall comprise every person admitted to such grade whose membership has not ceased.
5. To be eligible for promotion to a Fellow a person shall comply with the following conditions:
  - (a) being a Member he shall be engaged either as a principal or director or employee having senior responsibility in a Shipbroking Company.
  - (b) he shall if required by the Controlling Council have submitted such written work or undertaken such oral examination as may be required by the Controlling Council.
  - (c) he has satisfied the Controlling Council that he is a fit and proper person to become a Fellow.

## **MEMBERS**

6. Members shall comprise every person elected as a Member whose membership has not ceased.
7. To be eligible for election as a Member a person shall comply with the following conditions:
  - (a) he shall be engaged either as a principal, director, or employee in a Shipbroking Company or in a business having a bona fide connection with Shipbroking at the time of his application for election. Employment afloat in the merchant marine shall be considered as business having a bona fide connection with Shipbroking.
  - (b) he shall, unless granted a dispensation therefrom under these Bye-Laws, have passed the Examination or have submitted to the satisfaction of the Education and Training Committee a dissertation in lieu thereof, and
  - (c) In addition he shall produce such evidence or submit to such additional oral or written examination, as the Education & Training Committee shall require to determine or test his practical ability in accordance with the Royal Charter Paragraph 2 (1).

(d) he shall have satisfied the Controlling Council that he is a fit and proper person to become a Member.

## **HONORARY FELLOWS**

8. Honorary Fellows shall comprise those persons elected as Honorary Fellows whose membership has not ceased. Honorary Fellowship may be awarded to members of the international maritime community who have made an exceptional contribution to shipping business.

Candidates for Honorary Fellowship shall be nominated by at least three members of the Controlling Council for the approval of the Controlling Council and such approval shall be by a simple majority.

Honorary Fellows shall be entitled to all the ordinary privileges of membership except the right to vote or take part in the management of the affairs of the Institute. They shall not be required to pay a subscription or otherwise contribute to the funds of the Institute.

## **LIFE MEMBERS**

9. Life Members shall comprise those persons elected as Life Members. Candidates for Life Membership shall be Retired Fellows or Retired Members nominated by an Institute Branch or an Institute Council, Committee or sub committee in recognition of outstanding service to the Institute for the approval of the Controlling Council and such approval shall be by a simple majority.

They shall be entitled to all the ordinary privileges of membership except the right to vote or take part in the management of the affairs of the Institute. They shall not be required to pay a subscription or otherwise contribute to the funds of the Institute.

## **RETIRED MEMBERS**

10. Members or Fellows who retire from business either permanently or temporarily and no longer gainfully employed in shipbroking may if they wish become Retired Fellows or Retired Members respectively, They shall pay an annual subscription payable of such an amount as the Controlling Council shall from time to time determine. A Retired Member or Fellow may upon request and without further examination or documentation return to his previous full grade of Membership.

A retired Fellow or Member shall be entitled to all the ordinary privileges of membership excluding the right to vote except in Branch or Zone affairs where approved by that Branch or Zone Committee.

## **COMPANY MEMBERS**

11. Company membership shall be open to those Shipbroking Companies which comply with the following conditions:



The Shipbroking Company shall:

- (a) be required to demonstrate to the satisfaction of the Controlling Council that it is actively engaged in Shipbroking;
- (b) have at least one Fellow or Member either as a Director, Principal, or as an employee wholly engaged in its business

and

- (c) be in the opinion of the Controlling Council a fit and proper entity to become a Company Member.

Where a Company Member ceases to comply with sub-paragraph (b), its membership shall only be renewed if the Federation Council is satisfied that the Company Member concerned is taking suitable steps again to comply with sub-paragraph (b), in which case membership shall be extended for not more than one year to enable the Company Member to achieve compliance.

## **AFFILIATE COMPANIES**

12. Companies that do not have a Member or Fellow as a Principal, Director or employee and thus do not qualify for Company Membership may be elected as an “Affiliate Company of the Institute of Chartered Shipbrokers” and may describe themselves as such.

They shall be entitled to such privileges of Company Membership as the Federation Council may decide except that they may not undertake any of those activities which may from time to time be entrusted to the Institute by external organisations which are conditional on a Fellow or Member being employed. They may not nominate representatives to Federation Council, vote in elections to Federation Council or use the ICS Company Membership badge. The words “Member” or “Membership” cannot be used in connection with Affiliate status.

To encourage Affiliate Companies to take the action necessary to gain full Company Membership status, there will be a limit of five years during which companies can remain an “Affiliate Company”. Federation Council may in its absolute discretion grant a reasonable extension should the Affiliate Company have a member of staff in the final stages of gaining professional membership when the five year period expires.

No company that already complies with the criteria for full Company Membership will be allowed to be elected as an Affiliate Company.

## **REGISTERED STUDENTS & AFFILIATES**

13. Candidates wishing to take the Institute’s qualifying examinations must register as a student and pay such registration fees as may apply. Applicants for registration as a student shall comply with such educational and employment qualifications as the Controlling Council may prescribe.

A Registered Student who has completed his qualifying examinations but is not eligible for admission to Membership pending completion of practical tests may on application to the Membership Committee be granted Affiliate status for a period not exceeding five years or until he is eligible, whichever is sooner.

A registered student may take such other examinations or practical tests as the Education & Training Committee shall determine from time to time and on completion of such non-qualifying examinations may be granted Affiliate status for so long as he continues to pay the annual affiliates subscription.

## **PRIVILEGES AND OBLIGATIONS OF MEMBERS**

14. (a) A Fellow may describe himself as a Chartered Shipbroker or may use the initials FICS. A Member may describe himself as a Member or may use the initials MICS. Any Member jointly in business with, or practising in partnership with, any person not a Member, under the title of a company or firm, shall not use after the joint names, or after the title of the firm, the initials "FICS" or "MICS" nor describe the joint names or the firm in any way whatsoever as Chartered Shipbrokers, unless all partners or all directors of the firm are Fellows.
- (b) A Company Member shall only be entitled to describe itself as a "Company Member of the Institute of Chartered Shipbrokers".
- (c) All classes of Membership shall to the best of their ability seek to further the objects, interests and influence of the Institute and shall abide by the Royal Charter and these Bye-Laws.
- (d) Company Members shall actively encourage staff to become registered students with a view to their becoming Members. Company Members shall provide fullest assistance to their registered students in the furtherance of their professional career.
15. (a) Every individual Member or Fellow when elected shall be entitled to receive a diploma certificate of membership in respect of the Institute's Year in respect of which his first subscription is paid and shall, so long as he remains a Member, be entitled to retain the said diploma certificate, for each subsequent financial year, upon payment in advance of the subscription in respect of such year.
- (b) Each Company Member when elected shall be entitled to receive a company certificate of membership in respect of the Institute Year for which its first subscription is paid and shall, so long as it remains a member, be entitled to retain the said certificate for each subsequent financial year, upon payment in advance of the subscription in respect of such year.
16. Diploma certificates and company certificates shall be in such form as the Controlling Council may from time to time determine, and shall be the property of the Institute and in the event of cessation of membership shall be returned to the Institute and shall be recoverable on demand of the Controlling Council.

17. Members, Fellows, and Company Members shall furnish particulars of their business contact details and any changes thereto to the Director together with any other information that the Institute may from time to time reasonably require.

## **SUBSCRIPTIONS AND FEES**

- 18 The Controlling Council shall from time to time determine the level of subscriptions and entrance fees applicable to all classes of the membership. All subscriptions and entrance fees shall be payable on admission in respect of the Institute Year.
19. The Membership shall promptly pay, as and when due, all entrance fees and subscriptions for which they may at any time be liable in accordance with these Bye-Laws or any rules made in pursuance thereof.

## **ADMISSION OF MEMBERS**

20. Admission to membership shall be by the Controlling Council in accordance with the Bye-Laws, and every candidate for election or admission to any class of membership shall satisfy the Controlling Council that the conditions specified by these Bye-Laws have been fulfilled. Applications for membership shall be made to the Controlling Council in the form prescribed by it.
21. It is a condition of Company Membership that candidates declare in good faith in Writing on their initial application and on each renewal date, the number of principals and employees engaged exclusively or primarily in Shipbroking together with the number of supporting staff reasonably attributable thereto.

## **THE CONTROLLING COUNCIL**

22. The Controlling Council shall consist of not less than twelve and not more than twenty-eight members, including ex-officio members and elected members. The elected members shall be Fellows elected by the Fellows and Members. To be eligible for election to the Controlling Council a Fellow shall be a member of one of the Branches or Zones of the Institute authorised by the Controlling Council pursuant to Bye-Law 99.
23. The number of members to be elected from each Branch, or Zone, or Federation Council shall be determined by the Controlling Council from time to time.
24. The President and Vice-President of the Institute shall each be an ex-officio member of the Controlling Council during his term of office and in the case of the President for one year after termination of such office. The President and Vice President shall be entitled to vote at Controlling Council meetings but not at meetings of any other Council or Committee unless they were Fellows prior to their appointment to office. The Chairman and Vice Chairman of the Institute shall each be an ex-officio voting member of the Controlling Council during his term of office and in the case of the Chairman for one year after termination of such office.

25. The Controlling Council may appoint members by co-option. The number of co-opted members, who shall be appointed annually, shall not exceed five. All such co-opted members shall be Fellows and shall have the right to vote.
26. At every Annual General Meeting one third of the balance of the Controlling Council, after excluding the Chairman, Vice-Chairman, ex-officio and co-opted members, or if the number of that balance is not a multiple of three then the number nearest to but not exceeding one-third, shall retire from office. Any such retiring member may be nominated for the position of Vice-President or Vice-Chairman of the Institute.
27. The one third or other nearest number of the balance of the Controlling Council to retire shall consist of those who have been longest in office, and in the event of two or more members having been in office for the same length of time, and a less number having thus to retire, such less number shall either retire by agreement or in default of agreement by the resolution of a simple majority of the Controlling as to which of such two or more members who have been in office for the same length of time shall continue in office. The length of time a member has been in office shall be computed from his last election or appointment to the Controlling Council in the event that he has previously vacated office. A retiring member shall not be eligible for re-election until the expiration of twelve months from the date of his retirement.

If there are insufficient nominations to fill the vacancies caused by the one third retirement in accordance with Bye-Law 26 a retiring member's term of office may, if requested in Writing by the chairman of the Branch or Zone which originally nominated him, be extended exceptionally for such length of time not exceeding one year as the Controlling Council by a resolution passed by a majority of not less than three-fourths of those present and voting at a meeting of the Controlling Council may consider necessary and desirable.

28. (a) The Director shall advise the chairman of the Branch or Zone of the number of relevant vacancies that will occur. Each Branch or Zone chairman shall invite the Branch or Zone membership to submit nominations.  
  
(b) Nominations of Fellows for the election to the Controlling Council shall be delivered to each Branch or Zone chairman not later than three calendar months before the Annual Meeting and shall be accompanied by a Written notice signed by ten Fellows and/or Members and stating the name of the Fellow whom they wish to nominate, accompanied by a Written undertaking by the nominee to serve, if elected.
29. No such nomination for membership of the Controlling Council shall be valid if the Fellow nominated is in debt to the Institute.
30. If the candidates validly nominated are not more in number than the vacancies, the persons so nominated shall be deemed, as from the next Annual General Meeting of the Institute, to be duly elected members of the Controlling Council.
31. If the candidates nominated are more in number than the vacancies, any of the candidates in excess of the number to be elected may withdraw or, with their consent be withdrawn by the nominators in Writing; but if the candidates still remain

in excess of the number to be elected, the election shall be conducted by Written voting papers as hereinafter provided.

**32.** If an election by Written voting papers be necessary the procedure shall be as follows:

(a) The chairman or in his absence the vice-chairman of the Branch or Zone shall, from among the Fellows and Members of the Branch or Zone other than the candidates, forthwith appoint four scrutineers.

(b) Three scrutineers shall form a quorum, and the death of one or more of the scrutineers shall not affect the election.

(c) If by death or refusal or incapacity to act the number of scrutineers be reduced below three, a Fellow or Member to fill each vacancy shall forthwith be appointed by the chairman, or in his absence the vice-chairman of the Branch or Zone.

(d) The Branch or Zone chairman or secretary shall forward a voting paper to every Branch Fellow and Member. The voting paper shall be in such form as the Controlling Council from time to time shall direct.

(e) The voting papers, duly sealed or otherwise fastened up in accordance with the directions printed thereon, shall be delivered or returned by post, prepaid, to the Branch or Zone chairman or secretary, on or before such date each year as the Controlling Council may establish, and the Branch or Zone chairman or secretary shall deliver them to the scrutineers by whom alone they shall be opened and examined.

(f) As soon as the voting papers have been examined and the result of the election ascertained by the scrutineers, the voting papers shall be closed up under the seals of the scrutineers, and shall be retained by them for one month after the election, when they shall be destroyed by the scrutineers.

(g) The scrutineers shall make and sign a report, in which they shall state the total number of voting papers received, the number rejected and the grounds for rejection, the total number of votes in favour of each candidate and the names of those who are duly elected. Such report shall be handed to the Branch or Zone chairman or secretary who shall forward a copy to the Director to arrive at the Institute's offices not later than 1<sup>st</sup> June.

(h) The scrutineers' report shall be conclusive as to the fact of the election, notwithstanding any irregularity or informality.

(i) Elections under this Bye-Law shall take effect as from the Annual General Meeting.

**33.** At the first meeting of the Controlling Council after the Annual General Meeting the President, and Vice-President, or Chairman and Vice-Chairman as the case may be shall be elected in alternate years, for a period of office of two years. The Chairman and President shall continue to be a member of Controlling Council for one year after termination of such office.

34. The Vice-President and Vice-Chairman shall be deemed to be the President and Chairman designate.
35. Nominations for election as Vice-President and Vice-Chairman shall be delivered to the Director of the Institute on or before such date each year as the Controlling Council may establish and shall be accompanied by a notice addressed to the Director signed by ten Fellows or Members and stating the name of the person they wish to nominate accompanied by a Written undertaking by the nominee to serve, if elected. The Director shall invite such nominations from the Membership at least 28 days before the closing date set by the Controlling Council.
36. Any vacancy in the office of President, Vice-President or Chairman of either the Controlling or the Federation Council by death, retirement or otherwise, before the year of office has expired, may be filled by that Council and the officers thereby appointed shall hold office until the expiration of the year in which the vacancy occurred.
37. It shall be the duty of the Chairman of the Institute to preside at meetings of Controlling Council and in the event of his absence the Vice-Chairman or in his absence any member of the Controlling Council.

#### **POWERS AND PROCEEDINGS OF THE CONTROLLING COUNCIL**

- 38 (a) The general control and management of the activities of the Institute shall be vested in the Controlling Council which may exercise all powers of the Institute and do on behalf of the Institute all such acts as may be executed and done by the Institute and which are not required by the Royal Charter or by these Bye-Laws to be exercised or done by the Membership of the Institute in General Meeting; but no regulation made by a General Meeting of the Membership shall invalidate any prior act of the Controlling Council which would have been valid if that regulation had not been made.  
  
(b) The Controlling Council shall sit in Controlling Council session at least once per year. It may sit as a smaller body, called the Executive Council, which will sit as the Controlling Council in executive session, exercising the full decision-making authority of the Controlling Council for the proper discharge of the functions vested in the Controlling Council under Bye-Law 38(a) except the power of co-option. The Executive Council shall meet as frequently as necessary for the proper fulfilment of its functions but the total number of meetings of Controlling Council whether in Controlling session or in Executive session shall not be less than two per year.  
  
(c) The members of the Executive Council will be the President and Vice President Chairman and Vice Chairman and either the immediate past President or immediate past Chairman as the case may be, Chairman of Federation Council, Chairman of Education and Training Committee, Chairman of Membership Committee and seven other members elected by the members of Controlling Council at their first meeting after the Annual General Meeting from among their number. Other members of Controlling Council may attend meetings of the Executive Council as observers.

In the event of any ex officio or elected member of the Executive Council ceasing to be a member of the Controlling Council he shall also cease to be a member of the Executive Council. A replacement shall be elected by the Controlling Council as soon as possible by vote at a meeting or by Written ballot.

The Controlling Council or Executive Council may invite other Members or non-members to attend to report or advise on particular matters on the agenda but such attendance shall be limited to the discussion of that item.

All references in these Bye-Laws to the Controlling Council and to its constitution, officers, membership, quorum, powers and procedures, shall be read as applying to and including the Executive Council except where specifically excluded by these Bye-Laws or where the Controlling Council shall have reserved certain decisions to itself.

39. A member of the Controlling Council may resign by letter addressed to that Council and upon the expiration of thirty days from the date of such letter of resignation, or upon its earlier acceptance by that Council, shall cease to be a member of it.
40. The office of membership of the Controlling Council other than ex-officio officers shall be vacated:
  - (a) if he ceases to be a Member, Fellow or Company Member, or is suspended or excluded for any period from Membership;  
or
  - (b) if he is absent without prior or subsequent notice from all meetings of the Controlling Council for more than twelve consecutive months without the consent of the Controlling Council;  
or
  - (c) if at a meeting of the Controlling Council specially convened for that purpose, at which not less than half of the members of the Controlling Council are present, a resolution is passed by a majority of not less than three-fourths of those present and voting, declaring the office of such member vacated.
41. Any vacancy in membership occurring in the Controlling Council between one Annual General Meeting and the next may be filled by such Council, which may also fill any vacancy left open at the annual election of members of the Controlling Council.
42. The continuing members of the Controlling Council or a sole continuing member may act notwithstanding any vacancies in such Council but if and so long as the number of members of such Council is reduced below the minimum number fixed by or in accordance with these Bye-Laws the continuing members or member may act for the purpose of filling vacancies in the Controlling Council and of summoning a General Meeting of the Institute but not for any other purpose. If there be no member or members of the Controlling Council able or willing to act then any two members of the Institute may summon a General Meeting for the sole purpose of appointing members of the Controlling Council.
43. Fourteen days' Written notice of a meeting of the Controlling Council or the Executive Council, or not less than 24 hours' notice in a case of emergency, shall

be delivered or sent to each member of such Council, at the address furnished by him to the Director for this purpose. The accidental omission to give notice to or the non-receipt of notice of any member entitled to receive notice shall not invalidate the proceedings of any such meeting unless the omission or non-receipt shall amount to a significant number. The notice shall specify the place, day and the time of the meeting and the nature of the business to be discussed.

44. Meetings of the Controlling Council and the Executive Council shall be summoned by the Director, under the direction of the Chairman or Vice Chairman of the Institute or of any three other members of the Controlling or Executive Councils. Eight members present in person shall form a quorum of each Council. If meetings of the Executive Council are not quorate within half an hour of the time due for commencement of the meeting and in the view of the chairman there is urgent business to be considered then any other members of Controlling Council attending as observers under Bye Law 38c above may be counted towards the quorum and shall have the right to vote at that meeting only, otherwise the meeting shall be adjourned.
45. All acts done by any meeting of members of the Controlling Council or of a committee of such Council or by any person acting as a member of such Council shall, notwithstanding it be afterwards discovered that there was some defect in the appointment of any such member or person acting as aforesaid or that they or any of them were disqualified or had vacated office or were not entitled to vote, be as valid as if every such person had been duly appointed and was qualified and had continued to be a member of such Council and had been entitled to vote.
46. Matters arising at any meeting of the Controlling Council shall be decided by the majority of members present and voting unless specified otherwise in these Bye-Laws.

In the case of an equality of votes the chairman of the meeting shall be entitled to a second or casting vote.

47. The Controlling Council may appoint committees from among members of the Controlling Council or from the Membership and may determine the quorum thereof, and may delegate any of its powers, including the power of decision-making, to such committees and to the Federation Council and may make rules for regulating their proceedings including the appointment of the chairman thereof. If the power of decision-making is not so delegated to a committee appointed under this subparagraph of this Bye-Law, that committee will only have the power to make recommendations to the Controlling Council for final decision.

The Controlling Council may fill any casual vacancies that may arise on committees appointed under this or any other Bye Law.

The President and Vice-President shall be entitled to attend all committees. The Chairman and Vice-Chairman of the Institute shall automatically be members of all committees and shall be entitled to vote thereat.



## EXAMINATIONS

48. The Controlling Council at its first meeting after each Annual General Meeting of the Institute shall appoint not less than five Fellows or Members in addition to the ex officio members to form the Education and Training Committee for the year and shall nominate one of those persons to be its Chairman. Three members of that Committee present in person excluding ex officio members shall constitute a quorum.

49. The Education and Training Committee under powers delegated to it by the Controlling Council:

(a) shall cause the professional qualifying examinations to be held for persons seeking to be elected as Members, and may also cause such other educational examinations to be held as it may deem necessary from time to time.

(b) shall determine the contents and syllabus of the professional examinations and any other examinations it may hold.

(c) may in its absolute discretion take into account, and change the contents of the professional qualifying examinations to reflect the law and custom of the place where a candidate resides or is examined.

(d) shall publish from time to time rules for each examination held by the Institute which shall specify the syllabus and contents of each examination.

(e) shall appoint the examiners and assessors and shall supervise the conduct of the examinations, assisted by such qualified persons, whether Members or not, as it may appoint for the purpose, at such remuneration and for such occasions or periods as it may determine. The body of examiners and assessors shall be known as 'The Board of Examiners' which shall meet at least once a year together with the members of the Education and Training Committee to review the examinations. The Education and Training Committee shall appoint one of its number to be the chairman of the Board of Examiners.

(f) shall submit a report to the Controlling Council upon the conduct and results of the examinations.

(g) shall cause the examinations to be held at least once a year at such time as it may determine.

(h) shall grant exemption from one or more subjects in the examination, to a maximum of four subjects, to candidates with relevant professional or educational qualifications which it has validated.

(i) may employ any part of the funds of the Institute in the provision of prizes, medals, scholarships or exhibitions in connection with the subjects of the examinations.

(j) shall be responsible for the provision of such education and training as may be provided by the Institute.

50. Dispensation from examination or dissertation may be granted by the Controlling Council only in exceptional cases, where the Controlling Council is satisfied at its discretion that the candidate has considerable influence in Shipbroking and has demonstrated a commitment to the Institute by giving long term support or service and who is expected to continue to give such support.

A dispensation shall only be granted by a majority of not less than three-fourths of the members present and eligible to vote at a resolution passed by the Controlling Council. At least fourteen days special notice of any such a resolution shall be given to the members of Controlling Council.

## **THE MEMBERSHIP COMMITTEE**

51. The Controlling Council at its first meeting after each Annual General Meeting shall appoint not less than five Fellows or Members in addition to the ex officio members to form the Membership Committee for the year and shall nominate one of those persons to be its chairman. Three members of that Committee present in person excluding ex officio members shall constitute a quorum.

52. The Membership Committee:

(a) shall make recommendations to Controlling Council in relation to the admission, promotion, re-admission, exclusion, removal and expulsion of the Membership and in the case of admission, promotion or re-election shall confirm that candidates meet the appropriate conditions, advising the Controlling Council of any exceptions which require its approval.

(b) shall review the Membership of any person or Company who has failed to pay a subscription after receiving due notice or failed to apply for the renewal of his or its certificate of membership by the 30<sup>th</sup> November in any year. The Committee shall recommend to Controlling Council whether that Member shall be excluded from Membership, with the consequence that and his or its certificate of membership shall be cancelled and his or its name shall be removed from the Register.

(c) shall upon learning of the death of any Member or Fellow procure the removal of that person's name from the Register.

(d) shall upon learning of the occurrence of personal or, in the case of a Company Member, corporate bankruptcy or insolvency, or of a Member or Company Member entering into any composition or arrangement with his or its creditors generally or of a person becoming incapable by reason of mental disorder procure the removal of the name of such Member or Company Member from the Register.

53. Each Branch shall appoint a committee to make recommendations to the Membership Committee in respect of local candidates for membership. Such a committee shall be known as a Branch Vetting Committee and shall comprise a minimum of three Fellows or Members and shall operate in accordance with such procedures and instructions as the Membership Committee may direct.

54. The decision by the Controlling Council on the admission, promotion, re-admission, exclusion, removal and expulsion or otherwise of a candidate or Member shall be final and binding. Neither the Controlling Council, the Membership Committee, nor the Branch Vetting Committee shall be required to be given any reasons for its recommendation or decision.
55. Without prejudice to his or its existing obligations to the Institute any person or Company in the Membership may resign by notice in Writing and such resignation shall be effective when delivered to the Institute. A person or Company whose resignation becomes effective after 31<sup>st</sup> May in any year shall remain liable to pay the annual subscription for the current Institute Year. The resigning person or Company shall return his or its certificate of membership to the Institute unless the Controlling Council shall waive this requirement.
56. Candidates for re-admission shall not be required to pass any examination if they were formerly a Fellow, Member or Company Member, nor to repeat information already furnished in their original application except such details as the Membership Committee may require to complete its records, but shall otherwise in all respects comply with these Bye-Laws and such terms and conditions of readmission as Controlling Council may determine.

#### **DISCIPLINARY COMMITTEE**

57. The Controlling Council at its first meeting after each Annual General Meeting of the Institute shall appoint not less than five of its number to be the Disciplinary Committee for the year and shall nominate one of those persons to be its Chairman. Three members of that committee present in person shall constitute a quorum.
58. All complaints which may be made against a person or Company in Membership shall be lodged in Writing specifying the basis of the complaint and shall be addressed to the Director, who shall convene a meeting of the Disciplinary Committee.
59. The Disciplinary Committee shall, by not less than twenty-one days' notice in Writing, summon for interview:
  - (a) the person or Company against whom a complaint has been lodged.
  - (b) any person or Company in Membership who, in the opinion of the Disciplinary Committee, may have been guilty of any dishonourable or discreditable act, or conduct which would, in the absence of satisfactory explanation, be incompatible with that Membership or would tend to bring the Institute into disrepute

At interview, the interviewee may be accompanied by a representative. If the interviewee fails to attend such interview he shall be given at least seven days' notice of one further opportunity to attend an interview, or at the discretion of the Disciplinary Committee, to submit a Written answer to the complaint instead of attending an interview.

In the event of the interviewee failing to attend the second interview or to present a submission in Writing, as the case may be, the Disciplinary Committee shall report accordingly to the Controlling Council, which shall consider the matter in accordance with Bye-Law 62.

- 60.** In the case of a person or Company residing outside the United Kingdom and Ireland the Disciplinary Committee may appoint a panel of three Fellows to conduct the interview abroad notice of which shall be given in accordance with Bye-Law 59. The panel shall report the result of the interview with its comments to the Disciplinary Committee.
- 61.** The Disciplinary Committee shall, after completing the interview or after reviewing the Written submission or the report of the panel, as the case may be, report the person or Company to the Controlling Council if, in the opinion of the Disciplinary Committee the person or Company is guilty of any dishonourable or discreditable act or conduct which is incompatible with Membership or which would tend to bring the Institute into disrepute. In that report the Disciplinary Committee shall make its recommendations to the Controlling Council, which may include the censure, suspension or expulsion of the person or Company concerned.
- 62.** After consideration of the report of the Disciplinary Committee the Controlling Council may in its absolute discretion:
  - (a) take no action on the Disciplinary Committee's report; or
  - (b) by a resolution passed by a simple majority of its members voting in person or by Written ballot, censure the person or Company or suspend the person or Company from the exercise of all rights and privileges of Membership for such period as it may think fit; or
  - (c) by resolution passed by a majority of at least three-fourths of its members voting in person or by Written ballot, expel the person or Company.
  - (d) In the event of the Controlling Council not being scheduled to meet within six weeks of receiving the Disciplinary Committee's report, the President or Chairman may call for a vote to be taken by Written ballot.
- 63.** The person or Company may appeal against the decision of the Controlling Council to an ad hoc Disciplinary Appeals Committee which shall be established by the Controlling Council on receipt of notice of such appeal. Membership of the Disciplinary Appeals Committee shall comprise three Fellows who shall not be members of the Controlling Council or of the Disciplinary Committee, chosen from a list of names of Fellows, willing to serve, submitted to the Controlling Council by the Chairman of the Institute. The person or Company may demand a personal hearing in which case the person or Company and a member of the Disciplinary Committee may appear in person before the Disciplinary Appeals Committee. The decision of the Disciplinary Appeals Committee shall be final and binding.
- 64.** The provisions of Bye-Laws 59 to 63 apply to Company Members as they apply to any of the Membership. A Company Member will be represented by such director,

partner or employee as it may authorise in writing seven days prior to the interview as its representative to attend interview.

65. In the event of the censure, suspension or expulsion of a person or Company the Controlling Council shall be at liberty to cause notice thereof to be published in such newspapers, journals or electronic media as it may determine.
66. In the event of suspension of a person or Company the certificate of membership shall be delivered to the Institute to be retained during the period of suspension or, in the event of expulsion, the certificate of membership shall be delivered to the Institute and the name of the person or Company shall be removed from the Register.

#### **INSTITUTE FEDERATION COUNCIL**

67. (a) The Federation Council shall represent Company Members. It shall consist of not more than fifteen representatives who are employees or officers of Company Members of whom at least three shall be Fellows.

(b) If the total number of UK and Ireland Company Members shall fall below fifty the Controlling Council may dissolve the Federation Council.

(c) The Federation Council may undertake appropriate business and make decisions in the name of and on behalf of the Institute in areas of responsibility delegated to it by the Controlling Council except that it shall refer any proposal or decision affecting the policy of the Institute to the approval of the Controlling Council.

(d) Company Member representatives shall be nominated by Company Members and elected to the Federation Council by Written ballot amongst UK and Ireland Company Members. So far as is possible from the nominations received, representation on the Federation Council shall come from geographic zones as defined by the Controlling Council from time to time and shall, as far as possible, fairly represent all aspects of Shipbroking.

(e) The President and Vice-President and the Chairman and Vice-Chairman of the Institute shall be ex-officio, members of the Federation Council. Any person who has held the office of Chairman of the Federation Council shall be an ex-officio member of the Federation Council for one year after termination of that office.

(f) The Federation Council shall call an Annual General Meeting each year for the purpose of presenting an annual Written report to all Company Members. This meeting shall be held no more than two months, but no less than one week, before the Institute's Annual General Meeting.

(g) At every Annual General Meeting one-third of the balance of the Federation Council after excluding the Chairman, Vice Chairman, ex-officio and co-opted members, or if the number of that balance is not a multiple of three then the nearest number to but not exceeding one-third, shall retire from office. Any such retiring member may be nominated for the position of Vice-Chairman of the Federation Council.

The one third or other nearest number of the balance of the Federation Council to retire shall consist of those who have been longest in office, and in the event of two or more members having been in office for the same length of time, and a less number having thus to retire, such less number shall either retire by agreement or in default of agreement by the resolution of a simple majority of the Federation Council as to which of such two or more members who have been in office for the same length of time shall continue in office. The length of time a member has been in office shall be computed from his last election or appointment to the Federation Council in the event that he has previously vacated office.

A retiring member of the Federation Council shall not be eligible for re-election until the expiration of twelve months from the date of his retirement.

(h) If there are insufficient nominations to fill the vacancies caused by the one third retirement in accordance with this Bye-Law, a retiring member's term of office may be extended exceptionally for such length of time not exceeding one year as the Federation Council by a resolution passed by a majority of not less than three-fourths of those present and voting at a meeting may consider necessary and desirable.

The length of time that a Company Member representative has been a member of the Federation Council shall be computed from his last election (or appointment in the event that he has previously vacated office). Replacement of such retiring representatives shall be determined by Written ballot of the Company Members following an invitation from the Director for nominations.

(i) Only Fellows who are members of Federation Council shall be eligible to represent it on the Controlling Council.

(j) No nomination of a representative shall be valid if the Company Member of which he is an officer or employee is in debt to the Institute

(k) If all the candidates validly nominated are not more in number than the total vacancies, the candidates shall be deemed to be duly elected members of the Federation Council with effect from the next Annual General Meeting.

(l) If all the candidates validly nominated are more in number than the total vacancies, any of the candidates in excess of the number to be elected may withdraw, or, with his consent, be withdrawn by his nominators in writing; but if the candidates still remain in excess of the number to be elected, the election shall be conducted by voting papers as provided in Bye-Law 32 so far as it can be applied.

**68.** A Chairman and Vice-Chairman of the Federation Council shall be elected annually by such Council from amongst its members at a meeting of the Federation Council to be held prior to the Annual General Meeting of the Institute.

**69.** It shall be the duty of the Chairman of the Federation Council to preside at meetings of such Council and in the event of his absence the Vice-Chairman or in his absence any member of the Federation Council may take the chair.

70. The Federation Council may appoint committees from amongst the members of the Federation Council and the Company Members and may determine the quorum thereof, and may delegate any of its powers, including the power of decision-making, to such committees, and may make rules for regulating the proceedings thereof including the appointment of the Chairman thereof. If the power of decision-making is not so delegated to a committee appointed under this sub-paragraph of this Bye-Law, that committee will only have the power to make recommendations to the Federation Council for final decision.

The President and Vice-President shall be entitled to attend all meetings of the Federation Council and its committees'. The Chairman and Vice-Chairman of The Federation Council shall automatically be members of all Federation Council committees and shall have the right to vote.

In the appointment of these committees the Federation Council will have full powers of co-option including co-option where possible from the Controlling Council.

(a) The Federation Council may establish provincial committees of UK and Ireland Company Members in co-operation with Branches. The method of formation and constitution of and the rules and regulations affecting such provincial committees shall be prescribed from time to time by the Controlling Council.

(b) The Federation Council may establish committees of Company Members to deal with specific areas of expertise. Such Committees may co-opt experts to assist their deliberations who shall not have the right to vote.

(c) The Federation Council may co-opt any number of experts who may be representatives of Company Members or Fellows or Members to represent it in specialist areas of commercial, legislative or other expertise. Co-opted members shall have the right to vote.

## **INTERNATIONAL BRANCH FEDERATION COUNCILS**

71. The Controlling Council may authorise the formation of International Branch Federation Councils in locations where the Company Members are sufficiently numerous to warrant them. The Controlling Council may contribute from the funds of the Institute towards the formation and maintenance of such International Branch Federation Councils. The method of formation and constitution of and the rules and regulations affecting such International Branch Federation Councils shall follow those prescribed in Bye-Laws 67 to 70 above so far as practical; any variation shall be as prescribed from time to time by the Controlling Council.

International Branch Federation Councils will report to the Federation Council a member of which will represent them on the Controlling Council.

The Controlling Council may dissolve an International Branch Federation Council:

- (a) if it fails to comply with the rules laid down by the Controlling Council; or

(b) if the membership of the International Branch Federation Council is such as in the opinion of the Controlling Council warrants dissolution; or

(c) if for any other reason the Controlling Council deems it desirable in the interests of the Institute generally.

## **MEETINGS**

- 72.** The Institute's Year shall commence annually on 1<sup>st</sup> June.
- 73.** The Controlling Council may, in such manner and at such time as it thinks fit, summon or arrange meetings, other than meetings under Bye-Law 74, and may from time to time make, revoke, or alter rules governing the advertisement of, admission to, and conduct of such meetings and the subject-matter to be discussed thereat.
- 74.** Meetings of the Institute for the transaction of business, and the consideration of matters relating to the direction and management of the affairs of the Institute, shall be either Annual General Meetings or Special General Meetings.
- 75.** The President or in his absence the Chairman of the Institute or in their absence the Vice-President shall take the chair at all Annual General Meetings and Special General Meetings of the Institute and shall regulate and keep order in the proceedings.
- 76.** The Annual General Meeting shall be held within one hundred and fifty days after the commencement of the Institute's Year.
- 77.** At the Annual General Meeting the chairman shall report the result of the annual election of members of the Controlling Council. The Controlling Council shall submit for consideration its report on the affairs of the Institute, and the past year's transactions, together with the accounts made up to the previous 31<sup>st</sup> May, signed by the Chairman of the Institute, the Director and auditors, and the appointment of auditors shall take place. No other business shall be considered unless the same is specified in the notice convening the meeting, or unless a matter is proposed and seconded by members present and it is deemed a matter of extreme urgency by a majority of the Membership present.
- 78.** Resolutions or matters for inclusion in the business of the next Annual General Meeting, or at any Special Meeting called by the Controlling Council of its own volition, may be put forward either by resolution of a Branch or Zone or under signature of at least twenty Members, delivered in Writing to the Director at any time not later than 14 days before the scheduled date of the said meeting.
- 79.** The Controlling Council may call a Special General Meeting at any time of its own volition. It shall call a Special General Meeting upon a requisition by at least twenty of the Membership, ten of whom shall be Fellows, and accompanied by a deposit of not less than £1000 to cover the expenses.  
Every such requisition and notice shall specify the purpose for which such meeting is requisitioned or called, and no other business shall be considered. In the event of



a resolution being carried the deposit shall be refunded to the requisitioners; otherwise it shall be forfeited to the Institute.

If the Controlling Council does not within twenty-one days from the date of receipt of such requisition proceed duly to convene the meeting, the requisitioners, or a majority of them, may themselves convene the meeting, but any meeting so convened shall not be held later than three months from the said date of receipt of the requisition and shall otherwise be convened in the same manner, as nearly as possible, as that in which meetings are to be convened by the Controlling Council.

- 80.** Not less than twenty-one clear days' notice of every Annual General Meeting and Special General Meeting specifying the place, the day and hour of the meeting and, in the case of special business the general nature of such business, shall be given to the Membership (other than those who under the provisions of these Bye-Laws are not entitled to receive the notice) but the accidental omission to give notice to or the non-receipt of notice by any individual or company member entitled to receive notice shall not invalidate the proceedings of any such meeting, unless the omission or non-receipt shall amount to a significant number.
- 81.** At every Annual or Special General Meeting twenty of the Membership personally present or in the case of a Company Member present by a duly authorised representative shall form a quorum. If at any such meeting a quorum is not present within half an hour after the time appointed for holding the meeting it shall stand adjourned to the same day in the next week at the same time and place or at the Institute office and at such adjourned meeting the Membership present but not less than three shall form a quorum. In the case of a meeting convened upon Membership requisition if a quorum be not present within half an hour after the time appointed for holding such a meeting it shall be dissolved.
- 82.** The chairman of any Annual or Special General Meeting may with the consent of the Meeting adjourn the meeting from time to time and from place to place but no business shall be transacted at any adjourned meeting except business which might have been transacted at the meeting from which the adjournment took place. When a meeting is thus adjourned for seven days or more under this Bye-Law, at least twenty-one clear days' notice specifying the place, the day and the hour of the adjourned meeting shall be given as in the case of the original meeting but it shall not be necessary to specify in such notice the nature of such business to be transacted at the adjourned meeting. Save as foresaid, it shall not be necessary to give any notice of an adjournment or of the business to be transacted at an adjourned meeting.
- 83.** (a) Every resolution submitted to a meeting shall be decided upon a show of hands, unless before or upon the declaration of the result of the show of hands a poll is demanded by the chairman or by at least ten members having a right to vote at the meeting. Unless a poll is so demanded a declaration by the chairman that a resolution has been carried, or carried unanimously, or by a particular majority, or lost, or not carried by a particular majority, and an entry to that effect in the book containing the minutes of the proceedings of the Institute shall be conclusive evidence of the fact without proof.

(b) A Company Member shall be restricted to one vote at any Annual General Meeting or Special General Meeting of the Institute or on any poll called at such Meetings.

(c) At meetings of the Federation Council a Company Member shall qualify for additional voting rights dependent upon its number of employees (including supporting staff) as declared pursuant to Bye-Law 21 and shall be eligible to exercise such votes on the following matters

(1) Electing representatives to the Federation Council by ballot.

(2) Voting at any Annual General Meeting called under Bye-Law 31

(3) Voting at any Special General Meeting called by the Company Members.

The voting power, voting rights and level of fees payable by Company Members shall be as from time to time recommended by the Institute Federation Council and approved by the Controlling Council.

Any dispute as to the number of votes that may be cast by a Company Member at meetings of the Federation Council shall be resolved by the Controlling Council whose decision shall be final and binding upon the parties to such dispute.

**84.** If a poll is duly demanded it shall be taken in such manner and at such place as the chairman may direct (including the use of Written voting papers and the result of the poll shall be deemed the resolution of the meeting at which the poll is demanded. Provided always that the chairman may in his absolute discretion direct that the poll shall be taken by means of Written voting papers, and if he shall so direct the poll shall thereupon be deemed to be an election by voting papers within the meaning of Bye-Law 78 and the procedure prescribed in that Bye-Law shall be followed, with the undermentioned variations, that is to say:

(a) the voting papers shall be in such form as the chairman directs;

(b) the chairman shall prescribe the time on or before which the voting papers are to be delivered or returned to the Director;

(c) where the poll involves a subject other than the election of a person or persons, the scrutineers shall state in their report (inter alia) the total number of votes cast for or against each question submitted in the voting papers, and such statement shall, as the case may require, be in addition to or in substitution for a statement of the total number of votes in favour of each candidate and the names of those who are duly elected;

(d) if it be necessary to fix a date as from which the appointment or event resulting from the election shall take effect, and if no such date be prescribed by the election itself, a date shall be prescribed by the chairman.

**85.** In the case of an equality of votes, whether on a show of hands or on a poll, the chairman of the meeting at which the show of hands takes place or at which the poll is demanded shall be entitled to a second or casting vote.

86. The demand for a poll shall not prevent the continuance of a meeting for the transaction of any business other than the question on which a poll has been demanded.
87. No poll shall be demanded on any question of adjournment.
88. Subject to the provisions of Bye-Law 83 every Member, other than those who are an Honorary Fellow, Life Fellow, Life Member, Retired Fellow or Retired Member, shall have one vote.
89. (a) Votes may be given either personally or by proxy, except at an election by voting papers under these Bye-Laws, when they shall only be given personally.
- (b) The provisions of Section 375 of the Companies Act 1985 or such legislation as may replace it shall mutatis mutandis be deemed to be incorporated in these Bye-Laws and a Company Member or a proxy may vote on a show of hands at Annual General Meetings or Special General Meetings.
90. No person shall be appointed a proxy who is not a Fellow or Member or Company Member and qualified to vote. Every instrument of proxy shall be in the following form or to like effect:

**The Institute of Chartered Shipbrokers**

I/We.....of.....being a member of the Institute of Chartered Shipbrokers and entitled to vote, hereby appoint.....of.....a Fellow or Member of the Institute or failing him.....of.....another Fellow or Member of the Institute, as my/our proxy, to vote for me/us and on my/our behalf at the Annual (or Special) General Meeting of the Institute to be held on the.....day of.....and at any adjournment thereof.

Dated this.....day of.....

91. The instrument appointing a proxy shall be deposited at the offices of the Institute not less than forty-eight hours before the time for holding the meeting at which the person named in such instrument proposes to vote, and shall be available only for the meeting named therein, or for any adjournment of such meeting.
92. A person or Company who is in debt to the Institute shall not be entitled to be present or to vote at any meeting on any questions, either personally or by proxy, or to act as a proxy for another at any meeting, or upon any poll, or to be reckoned in a quorum.
93. The results of all ballots shall be by simple majority except where these Bye-Laws state otherwise.

**REGISTER OF MEMBERSHIP**

94. (a) The Controlling Council shall keep a Register of Membership. The Register shall specify those persons and Companies in each class of Membership and may be maintained by electronic or other means of recording.

(b) The Register shall be kept at the principal office of the Institute and shall during normal office hours be open to inspection by the Membership.

## **COMMITTEES AND APPOINTEES**

95. The chairman of any committee or sub-committee appointed by Controlling or Federation Council shall serve in that post for a maximum period of five years.
96. The Controlling Council may from time to time appoint any two or more of its members to act as trustees of any property belonging to or under the control of the Institute.
97. The Controlling Council may from time to time appoint any Fellow as honorary local agent for the Institute, with such powers and for such period as it shall determine.
98. The Controlling Council may from time to time appoint any one or more of its members to act as attorney, either generally or specially, with such powers and for such period as it shall determine.

## **BRANCHES AND ZONES**

99. The Controlling Council may authorise the formation of Branches of the Institute and the incorporation of any such Branches into Zones on a local, national or international basis. The Controlling Council may authorise contributions from the funds of the Institute towards the formation or maintenance of such Branches or Zones.

The method of formation, the constitution of, and the rules and regulations affecting the operation of such Branches or Zones, which shall reflect the representational requirements of both Controlling & Federation Councils, shall be as prescribed from time to time by the Controlling Council and shall not conflict with these Bye Laws.

100. Forthwith upon formation of a Zone, a Zone chairman shall be elected by the members of the committees of the branches incorporated into the Zone. If there is more than one nomination for the post of Zone chairman then the Director shall arrange for a ballot to take place, each Branch within the Zone to have one vote. In the event of a tie the Chairman of the Institute shall be entitled to a second or casting vote.
101. The Controlling Council may dissolve a Branch or Zone without dissolving the incorporated Branches:-
  - (a) if it fails to comply with the rules affecting the operation of the Branch or Zone laid down by the Controlling Council; or
  - (b) if the membership of the Branch or Zone is such as in the absolute discretion of the Controlling Council warrants dissolution; or
  - (c) if for any other reason the Controlling Council deems it desirable in the interests of the Institute generally.

## **LIBRARY**

- 102.** The Controlling Council may employ any part of the funds of the Institute in the provision and maintenance of a suitable collection of books, reports, statistics, accounts, papers, maps, instruments, materials, and other things of interest to the profession, to be maintained as an Institute library. The Controlling Council may, in special cases, contribute from the funds of the Institute towards the provision or maintenance of Branch or Zone libraries. The Controlling Council may from time to time make, revoke, and alter rules relating to all matters connected with the library.
- 103.** Subject to the provisions of English law the Institute shall have the property in the copyright of any book, paper or dissertation presented to the Institute in lieu of examination. Controlling Council may at its discretion arrange with the author of any book, paper or dissertation read or published or accepted for reading or publication whether in full or in abstract either by or before the Institute or any Branch to acquire the property in the copyright thereof and the Controlling Council may deal with such rights and property as it shall determine.

## **PERMANENT OFFICERS & EMPLOYEES**

- 104.** The Controlling Council shall from time to time appoint a suitable and experienced person, who shall not be a member of the Council, nor entitled to vote at any meeting, to be the chief administrative officer and secretary of the Institute, to be designated the "Director" or other appropriate title as defined by the Controlling Council, and who shall perform such duties as are specified in these Bye-Laws and as the Council may otherwise require from time to time.
- 105.** The Controlling Council may make such provision as it considers appropriate for pensioning retired officers and employees, whether by agreement at the time of appointment or otherwise.
- 106.** It shall be the duty of the Director or other nominated employees approved by the Controlling Council, to attend regularly at the offices of the Institute, and at every meeting of the Institute and of the Controlling and Federation Councils and committees. The Director or other such employees shall take minutes of such proceedings. The Director shall prepare and cause to be issued all notices sent to the Membership and shall conduct the correspondence of the Institute.
- 107.** The Director shall demand all payments and subscriptions as they become due and shall keep such books and forms as the Controlling Council shall from time to time direct, and shall be responsible for maintaining and keeping up to date all the minute books, letter books, lists and registers belonging to the Institute.
- 108.** The Director or other nominated employees shall receive all sums of money due or payable to the Institute and shall disperse all sums from or payable to the Institute. The Director shall keep or cause to be kept a proper account of the receipts and expenditure of the Institute and of matters in respect of which such receipts and expenditure take place and of all the assets and liabilities of the Institute, in books to be provided for that purpose, and shall produce the books of account when required by the Controlling Council. The receipt of the Director or an accredited deputy shall be a good discharge for all monies payable to the Institute.

**109.** Employees of the Institute may attend meetings of Institute Councils and Committees when acting as the accredited deputy of the Director, or as a nominated employee, or at such other times as the respective chairman may request. They shall attend as non-voting observers only but may take part in the deliberations of the Council or Committee by invitation. Nothing in this Bye Law shall prohibit any employees who are Members or Fellows of the Institute being elected to any Council or Committee in their own right as full voting members

## **INSTITUTE MONIES**

**110.** Every sum of money payable by or on account of the Institute exceeding such sum as shall, from time to time, be authorised by the Controlling Council, shall be paid only by cheque or by electronic banking methods, authorised by at least two persons nominated from time to time by the Controlling Council.

**111.** All sums of money not immediately required for the business of the Institute shall from time to time be deposited in a bank or otherwise invested in such investments, securities or property of whatsoever nature and wheresoever situated as the Controlling Council shall direct. The administration of the aforesaid investment, securities or property shall be as the Controlling Council shall direct. The Controlling Council may at its discretion realise or vary such investments, securities or property.

**112.** The Controlling Council may, on such basis as it deems to be appropriate from time to time, authorise the payment of expenses of the Membership when engaged on the business of the Institute.

**113.** At least once in every year the accounts made up to 31<sup>st</sup> May shall be duly audited by the auditors and an abstract thereof shall be printed and issued to every member together with the notice of the Annual General Meeting. The auditors, who shall be qualified in accordance with the Companies Act 1989, shall be appointed and their remuneration determined by the members present at the Annual General Meeting. The Controlling Council may fill any casual vacancy in the office of auditor.

**114.** The Controlling Council shall at its first meeting after each Annual General Meeting of the Institute appoint one or more Fellows or Members to undertake an internal audit of the accounts of the Institute.

## **SEAL**

**115.** The common seal shall be kept in such custody as the Controlling Council may from time to time determine.

**116.** The common seal shall not be affixed to any instrument except by order of the Controlling Council and in the presence of a member of such Council, and every such instrument shall be signed by the member of the Council in whose presence the seal is affixed, and countersigned by another member of the Council or the Director.

## **INDEMNITY OF OFFICERS**

**117.**The members of the Controlling Council, the Federation Council, auditors, Director and other officers of the Institute shall be indemnified by the Institute from all losses and expenses incurred by them in or about the discharge of their respective duties, except as may result from their own respective wilful default. No member of the Controlling or Federation Councils, auditor, Director or other officer shall be liable for any other member of either such Council, auditor, Director or other officer or for joining in any receipt or document or for any act of conformity or for any loss or expense to the Institute except as may result from his own respective wilful default.

## **BYE-LAW REVISION**

**118.**Subject to the provisions of the Royal Charter, at any time and from time to time new Bye-Laws may be made and these Bye-Laws or any of them may be altered, added to or repealed by resolution of an Annual or Special General Meeting.



# Application for Election as a Member

Student registration no.

Branch

## To the Executive/Controlling Council of the Institute of Chartered Shipbrokers

I wish to apply for election as a **Member** of the Institute of Chartered Shipbrokers, having completed and passed the Professional Qualifying Examinations in the following year \_\_\_\_\_

### APPLICANT PERSONAL DETAILS

PLEASE WRITE CLEARLY IN CAPITAL LETTERS (Personal details as they appear on your passport)

Title (Please circle)                      Mr                      Mrs                      Miss                      Ms                      Dr                      Capt

First Name \_\_\_\_\_

Middle Name (if applicable) \_\_\_\_\_

Family Name/Surname/Last Name \_\_\_\_\_

Date of Birth (dd/mm/yyyy)                      /                      /                      \_\_\_\_\_

### Home address

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

City  Postcode  Country

### Personal email address [mandatory]

\_\_\_\_\_

Home telephone number  Mobile/Cell telephone

### Business address

Company \_\_\_\_\_

Job title \_\_\_\_\_

Address \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

City  Postcode  Country

### Business email address

Where do you wish to receive your correspondence? (Please tick)                      HOME                       BUSINESS

First name and Surname as you wish it to appear on your certificate

City of work





# Application for Election as a Member

## **WORK EXPERIENCE**

Please state the companies with whom you have been employed with dates, including time of employment, the nature of business of each company and your position in them. (Continue on a separate sheet if necessary.) Time served at sea should be shown with the dates and ranks achieved.

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---



# Application for Election as a Member

Student registration no.

Branch

## SUPPORTING THIS APPLICATION

Applicants should obtain the signatures of two Fellows of the Institute in support of their application.

I confirm that this candidate has been known to me for \_\_\_\_\_ years and is a fit and proper person to become a **Member** of the Institute.

Proposed by \_\_\_\_\_ FICS Membership no.   
Please write your first name and last name in capital letters

\_\_\_\_\_  
Signed Branch

Please give details of how you know (in which capacity) this candidate

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

I confirm that this candidate has been known to me for \_\_\_\_\_ years and is a fit and proper person to become a **Member** of the Institute.

Proposed by \_\_\_\_\_ FICS Membership no.   
Please write your first name and last name in capital letters

\_\_\_\_\_  
Signed Branch

Please give details of how you know (in which capacity) this candidate

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

### Note

If the applicant has difficulty in completing the above,  
please contact the Institute of Chartered Shipbrokers at: [membership@ics.org.uk](mailto:membership@ics.org.uk)

## FOR BRANCH USE ONLY

Branch Vetting Committee Stamp or Signature of the branch representative

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Date

## JOINING THE INSTITUTE AS A MEMBER

Please see below the "Members" of the Institute statutory definition, from the Institute of Chartered Shipbrokers' Bye-Laws, approved by the Privy Council 2 November 2007.

*6. Members shall comprise every person elected as a Member whose membership has not ceased.*

*7. To be eligible for election as a Member a person shall comply with the following conditions:*

- (a) He shall be engaged either as a principal, director, or employee in a Shipbroking Company or in a business having a bona fide connection with Shipbroking at the time of his application for election. Employment afloat in the merchant marine shall be considered as business having a bona fide connection with Shipbroking*
- (b) He shall, unless granted a dispensation there from under these Bye-Laws, have passed the Examination or have submitted to the satisfaction of the Education and Training Committee a dissertation in lieu thereof, and*
- (c) In addition he shall produce such evidence or submit to such additional oral or written examination, as the Education & Training Committee shall require to determine or test his practical ability in accordance with the Royal Charter Paragraph 2 (1).*
- (d) He shall have satisfied the Controlling Council that he is a fit and proper person to become a Member.*

Applications for election to membership will be placed before the Executive/Controlling Council for consideration.

Meetings of the Executive/Controlling Council to consider such applications normally take place in: February, June, September and November each year. Please check our website for membership application deadlines.

Your personal information will never be shared with third party organisations or marketing companies.

## DECLARATION

- I undertake to observe the Bye-Laws of the Institute, which can be found at <http://www.ics.org.uk/about-us/governance>
- The data supplied on this form will be used by the Institute at both international and local branch level to announce your election and to contact you about local events, membership subscriptions and membership benefits. I hereby also consent to receiving email correspondence from the Institute of Chartered Shipbrokers and its officers.
- By ticking this box you allow your contact details to be shared within the Institute membership network and accessed by other members.
- By ticking this box you confirm you understand that your membership of the Institute is subject to payment of the annual subscription fee, due at the start of each membership year.

Signed \_\_\_\_\_

Date \_\_\_\_\_

Please note that this form is not valid unless signed and dated.  
Please return the form by email either to your local branch or to [membership@ics.org.uk](mailto:membership@ics.org.uk)

The Institute of Chartered Shipbrokers

85 Gracechurch Street  
London EC3V 0AA  
United Kingdom

t. +44 (0) 20 7623 1111  
f. +44 (0) 20 7623 8118  
[membership@ics.org.uk](mailto:membership@ics.org.uk)

# CLARKSON PLC



**KEY**

- UK based
- Non UK based
- Holding Company



Consolidation has been a hallmark of 2014, when six of the largest and highest-profile shipbrokers in Europe became three

**01 Andi Case, Clarksons**

THE world's biggest shipbroker gains even more clout in 2015 once its acquisition of Norway's RS Platou is finalised.

The deal brings together two shipbrokers that had combined revenues of nearly half a billion dollars in 2013, that bring together 240 years of operations and have nearly 1,500 employees in some 20 countries.

Importantly for Clarksons, the London-based shipbroker gains RS Platou's thriving investment-bank business, an area it has long coveted but failed to fully successfully establish under its own Clarkson Capital Markets subsidiary.

RS Platou Markets did deals worth \$7bn last year, and has quadrupled its revenues over the past four years to the equivalent of \$81m, or 44% of revenues.

Clarkson Capital Markets, on the other hand, had \$18m in revenues and narrowed its losses in 2013.

Andi Case, who commands £3.9m (\$6.1m) in remuneration, is to remain as chief executive of the broking behemoth, whose shipbroking division posted \$251m of overall revenues totalling £198m.

Three-quarters of the \$281.2m offer would be in consideration of shares listed in London, with 16.66% in loan notes and the remaining 8.34% in cash, with the deal finalised in the first quarter of 2015.

**02 James Kidwell, Braemar ACM chief executive**

BRAEMAR Shipping Services led the way for industry consolidation this year, as the first to complete its integration with London-based competitor ACM Shipping in July.

That merger brought together Braemar's £144.8m revenues, of which shipbroking contributed 32% — the most of its four divisions.

Shipbroking employs 920 people worldwide and includes ACM Shipping's tanker-focused brokerage and half-share in a tanker freight derivatives business with GFI.

ACM Shipping added a further £29m in revenues to the combined group, which has already slimmed down the shipbroking and research team, paying out \$900,000 in transaction costs and another £2.1m for restructuring, mainly for redundancies, in the first months of union.

As with all new combinations, grumbling has surfaced as Braemar staff relocate to new premises, leaving the cheerful din of a converted church in London.

ACM Shipping co-founder Johnny Plumbe remains an executive chairman of the merged company, less than two years after he rejected a buyout offer from Norway's RS Platou.

RS Platou has now been bought by Clarkson.

**03 John Welham, Simpson, Spence & Young executive chairman**

SSY is left the largest man standing among the world's independent shipbrokers with a listed team of 120 people across nine countries in its dry cargo division alone, indicative of its breadth and depth.

The sale and purchase team is one of the world's largest in shipbroking, with a futures division trading freight derivatives and commodities swaps also among the top three in this category.

Executive chairman John Welham, who has been with the company 40 years, absorbed the US operations of smaller shipbroker Lalemant this year to strengthen SSY's North American presence.

**04 Peter Kerr-Dineen and Henry Liddell, Howe Robinson-ICAP**

HOWE Robinson, the 131-year-old London shipbroker that moved its corporate headquarters to Asia in 2010, is best known for its strong presence in the dry cargo and container ship sectors.

It is now looking to augment that expertise by joining with the shipping division of interdealer broker ICAP, which employs nearly 200 people across 10 offices worldwide, where it covers tankers in addition to dry bulk business.

ICAP acquired JE Hyde in 2007, followed by Capital Shipbrokers a year later, then Island Shipbroking in 2012 to complete the ICAP Shipping division.

But with revenue slumping across ICAP's commodities division, the interdealer is now looking to offload shipbroking. The deal is expected to be in place by the second quarter of 2015.

**05 John Schmidt, McQuilling Partners chief executive and president**

THE privately owned tanker shipbroker and marine services consultancy is one of North America's most prominent. It recently established a joint venture with India's Seaways Shipping and Logistics, adding that country to the others in which the company has a base.

**06 Nigel Richardson, EA Gibson**

FOCUSING on gas and energy trades, EA Gibson, the 115-year-old shipbroker owned by Hunting, saw revenues rise by £3.5m to £23.4m in this year's first six months.

With underlying profits at £300,000 so far, and a revival in tanker and gas market fortunes, Gibson Shipbroking may return to profit this year after last year's \$1.5m loss.

Nigel Richardson has been at the helm of London-headquartered Gibson, which has operations in three other countries and a strong focus in the booming liquefied petroleum gas carrier sector.

**07 Michael Tusiani, Poten and Partners**

THE mid-sized New York-headquartered energy brokerage and consultancy has the world's biggest oil and gas companies as its clients.

Michael Tusiani, with Poten since 1973, is on first-name terms with shipping's largest names as a result.

Employee-owned, the shipbroker employs more than 160 people, mostly at its Houston and New York offices, but also from branches in Europe, Australia and Asia.

With the US shale play revolutionising global energy trade flows, Poten is among the shipbrokers and consultants best positioned to benefit from additional exports of liquefied petroleum and natural gases.

**08 John Banaszkiwicz, Freight Investor Service**

THE founder of London-based FIS, with its focus on commodities swaps and freight derivatives, might be more involved with his beloved Burnley football club these days but he deserves his place among the top 10 shipbrokers for

helping promote financial risk management strategies to shipping, for better or worse.

FIS may lack the influence and profile since freight trading's halcyon days of 2006 to late 2008 but ex-Cargill John Banaszkiwicz still enjoys challenging the traditional, conservative, London shipbroking elite with his maverick attitude and approach to the business.

The slight recovery in FFA dry trading volumes this year and volatility in commodities prices may also work in FIS' favour.

**09 Anders Hald, Maersk Broker**

COPENHAGEN-based Maersk Broker may share the same name as the giant Maersk shipping conglomerate but the brokerage is independently managed, and operates as a standalone business with its own board.

In addition to dry cargo, sale and purchase and container broking, Maersk Broker is starting to focus on renewable energy, offering broker and agency services for the offshore wind segment.

Wholly owned by the Maersk family, the brand name has been a double-edged sword since the broker was founded by AP Moller in 1914.

Although Maersk is no longer the sole customer, it is still a key customer, accounting for less than a fifth of its revenues, with the rest of business generated from 18 offices worldwide.

**10 Thomas Kaas Christiansen, Lorentzen & Stemoco**

ALTHOUGH it is among the smallest brokers in this top 10, now that RS Platou has been swallowed up by Clarkson, L&S is one of the remaining handful of larger, Oslo-based shipbrokers operating worldwide.

Founded in 1919, privately held L&S claims to be the first international shipbroker to establish in China, with its Norwegian base adding offshore broking services to its gas, dry cargo and tanker sectors.

Like many smaller brokerages, L&S is struggling to stay profitable but its focus on the gas and tanker sector leaves it better positioned than many to ride the anticipated upswing in 2015. ☺