

Salvador Bañuelos



Ley MAP 21: en pro de un mejor servicio para el transportista

A fin de mejorar la industria del transporte de carga en Estados Unidos, a partir del 1 de octubre entrará en vigor una nueva legislación denominada *Moving Ahead for Progress in the 21st Century Act* o "MAP-21. Los clientes usuarios del transporte de carga son los más entusiasmados, ya que, al parecer, habrá un menor número de estafas y un aumento en la oferta de empresas con una mentalidad de ofrecer un buen servicio.

* CEO de AFS International.

A partir del próximo 1o. octubre los agentes de carga en Estados Unidos tendrán que presentar una fianza o un fideicomiso por 75 mil dólares en lugar de los 10 mil dólares que se requieren actualmente. El aumento se debe a la nueva ley llamada *Moving Ahead for Progress in the 21st Century Act* o MAP-21, también conocida como el Proyecto de Ley de Carreteras. Esta ley fue firmada el 6 de julio de 2012 y ciertas disposiciones de ella entran en vigor este 1o. de octubre de 2013.

Este reglamento fue diseñado en parte para ayudar a la Administración Federal de Seguridad de Vehículos de Transporte del Departamento de Transporte (FMCSA por sus siglas en inglés) con el objetivo de aumentar la seguridad vial y prevenir el fraude en la industria del transporte a través de un aumento tanto en el nivel de la responsabilidad financiera de los agentes de carga, así como en aumentar los requisitos mínimos para poder iniciar u operar como agente de carga o transportista. Además la ley incluye muchas disposiciones importantes destinadas a ayudar a la FMCSA en su misión de reducir los accidentes, lesiones y muertes que involucran

los tractores y autobuses. No obstante, también hay mucha confusión y desinformación sobre el tema; por ejemplo, muchos agentes de carga temen que la fianza o fideicomiso por el nuevo monto no esté disponible. Eso simplemente no es verdad. Hay empresas que están dispuestas a ofrecer las fianzas y fideicomisos por los 75 mil dólares requeridos por ley a los agentes de carga que estén calificados y muestren ser empresas cabales y responsables con sus clientes y proveedores de transporte.

10 CONSIDERACIONES SOBRE LA NUEVA LEGISLACIÓN

Hay 10 consideraciones que usted necesita saber acerca de la nueva legislación:

1. Los agentes de carga tendrán que aumentar la cantidad de su fianza actual o su fideicomiso. La ley prevé un aumento en el monto de la fianza requerida para las empresas con registro de agente de carga (freight broker) de 10 mil a 75 mil dólares.
2. Queda prohibida la doble intermediación, o subcontratación, de transportación de carga para los agentes de carga. Aquellos agentes de carga que sean descubiertos infringiendo

este punto tendrán que pagar una penalidad, la cual no podrá exceder a los 10 mil dólares. Los agentes de carga deberán tomar las medidas para garantizar que el transportista que subcontrató sea aquel que se presente a realizar el servicio.

3. Se requerirá a los agentes de carga dados de alta o catalogados como freight forwarders a obtener la misma fianza o fideicomiso de 75 mil dólares que el agente de carga (broker). Si una empresa tiene la autoridad para operar como freight broker y como freight forwarder, se requiere de dos fianzas, cada una de 75 mil dólares.

4. Los transportistas que subcontraten a otro transportista u agente de carga para algunas cargas, deberán obtener su autoridad como agente de carga, junto con su fianza o fideicomiso.

5. Por ley, los agentes de carga serán los expedidores o remitentes de los fletes; no serán más considerados como transportistas y no podrán ser incluidos en los bills of lading como transportistas o carriers.

6. Incluye la prohibición de las compañías "reencarnadas" o "sucesoras", es decir, no se permitirá a los empresarios y accionistas la apertura de una

La nueva ley MAP-21 fue diseñada para ayudar a la Administración Federal de Seguridad de Vehículos de Transporte del Departamento de Transporte con el objetivo de aumentar la seguridad vial y prevenir el fraude en el transporte a través de un aumento tanto en el nivel de la responsabilidad financiera de los agentes de carga

razón social después de haber cerrado otra razón social con el mismo giro. El Departamento de Transporte de los Estados Unidos puede anular el registro o la autorización de un transportista o agente de carga "reencarnado", o imponer una multa. Esto también se aplica por ocultar hechos importantes.

7. Requiere la revelación de las acciones pertenecientes a familiares en empresas de transporte: autotransportistas, y agentes de carga (freight forwarders y freight brokers) deben revelar todas las relaciones familiares con los propietarios de otras empresas de transporte.

8. Establece un registro nacional de conductores, habrá un registro nacional de conductores con licencias comerciales (CDL), incluyendo el historial de conducción y resultados de las pruebas de drogas y alcohol.

9. Las empresas proveedoras de las fianzas ahora informarán al Departamento de Transporte de los Estados Unidos de cualquier cancelación en las mismas.

10. Si un agente de carga fallara, las afianzadoras tienen que anunciar públicamente para reclamaciones por los siguientes 60 días, una vez recibida la notificación de incumplimiento o cancelación de la fianza.

En G.I.EICOM nos especializamos en la creación e implementación de **soluciones** para la automatización de centros de distribución y sistematización de flujos de materiales.

Visítanos en:
www.gieicom.com



Material Handling & Logistics Solutions
WE CREATE | VALUE

sortation|conveying|pick to light|pick to voice
 AGV's|A/frame|carousel vertical-horizontal|shuttle

ventas@gieicom.com, marketing@gieicom.com (55) 5894 7814 01 800 00 EICOM

Recuerde que a partir del 1o. de octubre 2013 es ilegal tomar una carga de algún transportista o agente de carga. Puede ser contratado sólo por el embarcador, y usted necesitará una fianza o fideicomiso por 75 mil dólares para operar



La Administración Federal de Seguridad de Vehículos de Transporte del Departamento de Transporte tendrá más poder para investigar a las empresas que desobedezcan las regulaciones, aquéllas que cierran y vuelven a abrir con otro nombre. Además esta administración puede revocar la autorización de una empresa si sus oficiales muestran un patrón de eludir el cumplimiento.

POR LA PUERTA TRASERA

El propósito del nuevo monto de esta fianza es incrementar la protección de los transportistas en caso de que los agentes de carga no les paguen sus facturas en su totalidad (ya sea un agente de carga o freight broker), pero debido a que esta legislación contempla la creación de una Garantía en Grupo (Group Surety) en la que un agente de carga puede operar bajo su propia autoridad y compartir con otros agentes de carga la responsabilidad de los 75 mil dólares de la fianza, muchos agentes de carga serán capaces de colarse en la nueva legislación por la puerta trasera.

Dicha ley permitirá que los agentes de carga que no tienen la solidez para obtener su fianza a través de un depósito en fideicomiso por 75 mil dólares o a través de una carta de crédito, puedan obtener su fianza a través una garantía en grupo. Esta es una situación que muchas afianzadoras están aprovechando.

Todos sabemos que las afianzadoras no quieren perder ningún ingreso; por el contrario, parece que esta nueva le-

gislación es para algunos de ellos una nueva oportunidad para aumentar sus ingresos. Si normalmente cobraban 950 dólares al año por la fianza, ahora están cobrando 3 mil 500 dólares al año, por poner un ejemplo.

Esto podría ser una enorme laguna en la legislación. ¿Por qué molestarse en incrementar el monto de la fianza y requisitos, si los agentes de carga tendrán la opción, con algunas afianzadoras, de renovar su fianza sólo con el hecho de pagar una anualidad mayor cuando se agrupan para comprar su fianza?

• Vamos a resumir por función:

A) Si su empresa es embarcador.

Recuerde que a partir del 1o. de octubre del 2013 es ilegal que un transportista americano contratado por su empresa tome posesión de su carga con fines de "intermediación". Los transportistas están limitados a transportar su carga con su propio tractor y el remolque.

Esto significa que la empresa de transporte que contrató es la única que puede llevar su carga. Si otra compañía de transporte se presenta, usted debe hacer un nuevo conocimiento de embarque (bill of lading) a nombre de esa compañía, con su respectivo número de transportista (motor carrier number), y pagar solamente a ese transportista.

Si usted está contratando a un agente de carga americano, el conocimiento de embarque (bill of lading) puede ser hecho sólo a nombre del transportis-

ta que realmente se presentará por su carga. Los agentes de carga no podrán estar en posesión de su mercancía.

Al no cumplir con la nueva normatividad pueden suceder dos cosas:

1) Puede recibir una multa por parte de la FMCSA, misma que debe de ser pagada por el transportista que ilegalmente subcontrató a un tercero (la cual no excederá los 10 mil dólares), o 2) su empresa puede tener que pagar dos veces el mismo flete, o ambos.

B) Si su empresa cuenta con autoridad para operar como agente de carga en Estados Unidos.

Recuerde que a partir del 1o. de octubre 2013 es ilegal tomar una carga de algún transportista o agente de carga. Puede ser contratado sólo por el embarcador, y usted necesitará una fianza o fideicomiso por 75 mil dólares para seguir operando en dicho país.

C) Si su empresa es autotransportista y está registrado en Estados Unidos:

Recuerde que a partir del 1o. de octubre 2013 es ilegal tomar carga con fines de intermediación. Todos los autotransportistas pueden tomar posesión de la carga sólo con su propio equipo, aunque podrán incluir a los hombres-camión que trabajen para su empresa.

Sin lugar a dudas y gracias a esta nueva legislación, la industria del transporte de carga y de logística no será la misma, ya que brindará mayor formalidad a ambas industrias. •